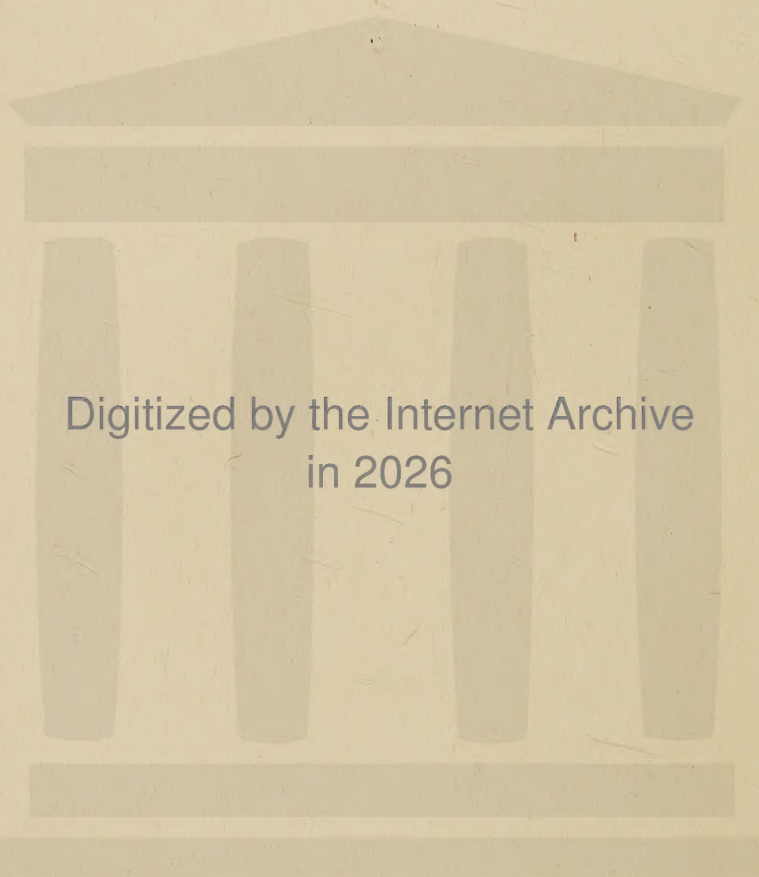


1933



Digitized by the Internet Archive
in 2026

THÈSE POUR LE DOCTORAT

*La Faculté n'entend ni approuver ni désapprouver
les opinions émises dans les thèses, ces opinions doivent
être considérées comme propres à leurs auteurs.*



A MON PÈRE, A MA MÈRE

*Témoignage d'affection
et profonde reconnaissance.*

PREMIÈRE PARTIE

LE TRANSIT

Dès les plus anciens temps l'homme a dû se mouvoir soit pour trouver sa nourriture, soit pour trouver des semblables, avec lesquels, il se défendra contre toute entrave provenant de l'extérieur de sa tribu.

Pour cela il a fallu lui garantir les communications et plus tard des facilités.

Le transit. — La notion du transit dérive d'une autre notion, celle du transport, qui est le déplacement dans l'espace d'un vivant ou d'une chose, grâce à des moyens de plus en plus perfectionnés comme : les bras, la traction animale et plus tard le vent qui pousse le navire, la vapeur qui a aidé le plus possible le transport, et enfin l'avion.

Pour nous rendre compte de cette évolution, je ne prendrai comme point de comparaison ni l'époque correspondante à la suprématie de Rome, ni celle qui correspond à la période des croisades, mais bien plus tard, celle de la révolution française (1789).

Si nous jetons un coup d'œil en arrière nous voyons que pour parcourir la distance Paris-Marseille on mettait à l'époque non moins de treize jours; aujourd'hui la même distance se parcourt en cinq heures, nous nous apercevons donc du magnifique progrès accompli par la science, qui

aujourd'hui permet d'accomplir le même parcours soixante fois plus vite.

Mais mon but n'est pas de faire l'éloge des grandes découvertes réalisées dans le dernier siècle, qui ont facilité au plus haut degré le développement de la richesse et de la civilisation. Je me suis proposé d'étudier le transit et particulièrement les conférences qui s'en sont occupées.

Si nous nous plaçons dans l'antiquité, nous pouvons affirmer sans crainte d'erreur que cette notion est complètement inconnue, parce que plus on va dans le brouillard du passé, plus les relations entre les peuples existants sont rares. Et si toutefois elles existent, ces relations sont tout à fait d'un autre ordre; en tout cas il n'existe aucune communication qui, à leurs yeux, constituerait une violation trop forte de la souveraineté. Nous allons voir que cette violation de souveraineté existe aussi aujourd'hui; ce qui a changé c'est sa réglementation.

Et comme nous nous approchons de l'époque, où sinon en droit, du moins en fait, le transit aura une existence, je crois que c'est le moment d'en donner la définition : Le transit c'est la servitude supportée par un Etat qui met à la disposition d'un transport, dont ni le point de départ ni celui d'arrivée ne se trouve sous sa souveraineté, son territoire. Puisque nous avons emprunté le mot de servitude, je préviens le lecteur de ne pas se tromper sur sa portée dans ma définition. Il existe en vérité un fond servant, un fond dominant ou peut-être deux (l'Etat expéditeur et l'Etat destinataire) puisque les deux en trouvent avantage, mais quant au troisième élément de la servitude, la perpétuité, cela n'existe plus.

Dans le droit civil elle est perpétuelle, les deux fonds se trouvant sous l'empire d'une même et seule loi. Quant

au droit international la situation n'est plus la même. Il n'y a pas de discipline qui puisse faire obéir ses ordres dans les deux fonds car, par hypothèse, nous avons pris les deux fonds soumis à deux souverainetés différentes. Il y a, peut-on objecter, le droit international qui édicte des règles communes aux divers Etats. Mais ces règles sont observées seulement tant que l'Etat y consent et après avoir donné son adhésion. Mais même en droit civil les servitudes constituent une exception. Ainsi elles sont les seules parmi les droits réels démembres de la propriété qui sont perpétuelles¹ et deuxièmement même dans le droit civil, il y a des servitudes qui ne sont pas perpétuelles, celles qui sont établies pour un temps limité.

Nous nous attendons, tout au moins chez les Romains, étant donné le développement de la civilisation chez eux et de leurs institutions, à trouver quelque chose concernant le transit. Nous n'y trouvons rien à ce sujet et voici pourquoi :

La République romaine n'a pas connu le transit parce que étant donné son étendue, qui embrassait tout le monde connu de son temps, elle avait tout ce qu'il lui fallait pour faire face à ses besoins. D'autre part ses habitants ne voulaient point avoir des relations avec des peuples qui ne faisaient pas partie de la république, puisque tous étaient considérés comme barbares. Et finalement, la politique romaine suivie après Trajan n'était pas une politique d'expansion, mais de consolidation. En tout cas ce grand peuple a eu beaucoup de soin pour le problème des communications dans l'intérieur de son territoire. Les admirables routes et ponts, qu'il nous a laissés,

1. Planiol et Ripert, *Droit civil*, III, p. 829.

surtout à l'est de son territoire, en sont la meilleure preuve.

Pourtant, à part les douanes à l'extrémité du territoire, dans l'intérieur même de l'empire romain, il y avait certaines barrières qui ne pouvaient être franchies que moyennant une somme quelconque. Leur nombre devait être si grand qu'une chose importée des Indes et vendue à Rome, ou inversement, apportée de Rome dans les Indes, augmentait à cause de ces divers péages de 200 %.

Cette institution du péage on la retrouve au moyen âge, organisée, et qui est une source de revenus pour le seigneur qui la percevait. Elle est la rançon de la sûreté du passage. Elle est le prix payé pour la non-exécution du droit de pillage.

En ce qui concerne la façon de le percevoir nous ne possédons pas des documents qui pourraient nous la montrer. Nous sommes portés, tout de même, à croire que ce droit était perçu une seule fois à l'entrée.

Ce n'est qu'en 1793 que la suppression des péages a été décidée, mais elle n'a été réalisée légalement que sous le Premier Empire¹.

Nous verrions plus volontiers une pratique se rapprochant du transit dans la mesure prise par un édit de François I^{er} du 18 juillet 1540, date qui, à notre connaissance, doit être la première d'un règlement du transit. Cet acte soumit toutes les étoffes de soie, venant de l'étranger à l'obligation de passer par Lyon pour y acquitter un droit de 5 % lorsque les marchandises devaient être consommées dans le royaume et de 2 % lorsqu'elles ne faisaient que traverser la France pour aller à l'étranger². Nous voyons ici, par la voie de son autorité l'Etat imposer à

1. Truchy, *Cours d'économie politique*, t. I, 1929.

2. *Encyclopédie méthodique*, t. I, p. 631, col. 2.

tous les marchands qui faisaient franchir les douanes du royaume de France de leurs marchandises de soie, l'obligation de passer *par la ville de Lyon* et le paiement d'un droit de 5 % sur la valeur des marchandises. Nous verrons plus loin, lors de l'organisation du transit dans des conférences apparaître toujours cette préoccupation de fixer le point d'entrée et le contrôle des objets destinés à traverser le territoire de l'Etat servant.

Cet impôt douanier de la ville de Lyon peut incontestablement être considéré comme une première manifestation en France du système protecteur. Cet édit dans sa deuxième partie impose un droit de 2 % à toutes les marchandises qui ne faisaient autre chose que d'emprunter le territoire français pour aller à des destinations diverses. Cet impôt était institué dans un but fiscal. En tenant compte de son taux assez modique, nous pouvons dire que la politique suivie était à coup sûr celle d'encourager le transit à travers le royaume.

Colbert, de 1664 jusqu'à sa mort, ne cessa de se préoccuper du développement du transit. Le 10 janvier 1670 c'est au sieur Fermanel, négociant à Rouen qu'il écrit : « Il n'y a rien de si important au commerce du royaume que d'attirer par la voie du transit, toutes les marchandises de Flandre expédiées dans les pays étrangers et celles de leur retour¹. »

Mais Colbert se soucia aussi de donner à ce qu'il considérait comme « *si important au commerce du royaume* » une existence légale. Ce fut l'édit rendu par lui, de septembre 1664, complété par les arrêts du Conseil des 10 septembre 1668, 19 mai 1670 et 12 août 1671² qui autorisa en premier lieu le transit en France.

1. Colbert, *Instruction et mémoire*, t. II, p. 510.

2. *Encyclopédie méthodique*, t. II, p. 60.

Mais à vraiment parler ce fut par l'Ordonnance sur les cinq grosses fermes de février 1687 que le transit reçut son premier acte de naissance, car l'article 4 du titre 1^{er} en admet le principe pour les marchandises étrangères *de toute origine*.

Par le même article le roi s'était réservé la faculté de supprimer le nouveau régime. Les termes de cet article nous font croire que malgré l'opinion, nous dirons aujourd'hui très juste de Colbert, des fraudes doivent s'être produites. En conséquence on ne devait pas tarder longtemps à solliciter le roi de faire usage de la partie finale de l'article 4 titre 1^{er} de l'Ordonnance de 1687. Le transit autorisé à titre général exposait à des fraudes qu'il fallait prévenir et qui nécessitaient par suite, des frais supplémentaires de surveillance. Un arrêt du conseil prononça la suppression du transit le 9 mars 1688. Donc, après treize mois, le transit qui connut pendant ce temps une existence légale, fut supprimé.

Depuis et pendant tout le xviii^e siècle, le transit ne fut plus permis qu'à titre exceptionnel.

Durant cette période on trouve pourtant pas mal de mesures prises par des arrêts et qui concernaient le transit. Ainsi par un arrêt en date du 9 août 1781, les commerçants qui transportaient des marchandises en transit étaient obligés de se servir de voituriers nommément désignés par ledit arrêt.

Un arrêt du Conseil du 14 septembre 1782 abrogea celui du 9 août 1781. Les négociants redevenaient libres d'employer aux transports en transit tels voituriers qu'ils voudraient choisir. Mais dans les bureaux des fermes étaient créés des inspecteurs du transit, spécialement chargés de surveiller les opérations de transit.

Un autre arrêt de 1782 dans son article 4 prescrivait formellement de mentionner dans les acquits-à-caution, la route à suivre et l'article 5 accordait aux voituriers un délai de 24 heures au maximum pour faire vérifier leurs marchandises au bureau d'arrivée.

En dehors des autorisations exceptionnelles de transit que nous venons de relater il convient de signaler les faveurs qui pendant le xviii^e siècle furent parfois accordées aux marchandises empruntant certaines parties du territoire. Les droits de douanes étaient réduits et remplacés par des droits de transit. Ces derniers, moins élevés que les droits d'entrée et de sortie, en étaient une sorte de composition.

Faute de pouvoir suivre d'une façon tout à fait régulière à cause du manque des documents, toute l'évolution du transit, mais regardant en arrière autant qu'il se peut, nous nous rendons compte de la façon différente de comprendre le transit. Comme témoignage en sont la liberté et même l'encouragement du transit, en le dispensant sinon complètement de droits, du moins partiellement. Au contraire, dans l'antiquité et jusqu'au xvii^e siècle, on cherchait à frapper autant que possible le transit. Cette transformation est une conséquence de l'évolution du droit international, car nous sommes au xvii^e siècle, à l'époque de sa naissance, quoique non reconnue encore.

Necker, lui aussi, fut un des partisans du transit, à travers le territoire français en faveur des étrangers. « Les marchandises qui sortent du royaume après y être entrées, écrit-il dans l'*Administration des Finances de la France*, ne doivent être soumises à aucun impôt, soit qu'elles traversent le royaume en simple transit, soit que, destinées d'abord à la France elles aient payé un droit

d'importation, il suffit à l'Etat d'avoir gagné les frais de commission, des voitures et d'entrepôt; et ce sont autant de petits bénéfices qu'il ne faut pas contrarier. »

Avant d'arriver au droit moderne, nous croyons utile de dire deux mots sur l'aspect du transit dans le droit intermédiaire.

Quoique notre institution ne se soit pas enrichie dans ce temps-là, on trouve un arrêté du Directoire exécutif datant de l'an V et qui concerne le transit entre la Hollande et l'Espagne par la France, parce que à cause de la guerre maritime de cette époque, tout commerce par mer devenait sinon impossible, du moins très dangereux.

En ce qui concerne la taxe qui frappe le transit, nous voyons le processus de dégrèvement des droits de transit, commencé à la fin du XVIII^e siècle, sous l'administration de Necker. Ainsi l'arrêté ci-dessus impose un droit seulement de 5 sous pour 100 francs de valeur.

Le deuxième fait qui, sans être une innovation pour notre institution, y figure, c'est qu'on entoure le transit de certaines garanties. Ainsi les points d'entrée étaient strictement déterminés. Le décret mentionne Saint-Jean-Pied-de-Port ou par Bayonne et d'Anvers.

Dans le second quart du XIX^e siècle on réalise, grâce aux génies des Wat, Stephenson et Seguin les chemins de fer qui naturellement produisirent une révolution dans la sphère des rapports internationaux.

Toutefois il y avait bien des gens qui se méfiaient. M. Thiers en 1834 disait que les chemins de fer sont « tout au plus bons à servir de joujoux aux curieux ».

Le grand Arago, qui plus tard fut le rapporteur d'un projet de loi sur les chemins de fer, les appelait dédaigneusement « les deux tringles de fer parallèles ».

La locomotive de Stephenson marchait à raison de 6 km. 500 à l'heure, sans d'ailleurs pouvoir soutenir longuement un pareil effort. Dès 1829, grâce au perfectionnement apporté par Seguin qui est l'inventeur de la chaudière tubulaire, elle parcourt 10 lieues dans le même laps de temps.

En 1840 les trains anglais, qui étaient en ce temps-là les plus perfectionnés, ne dépassent pas la moyenne de 10 km. à l'heure. En 1853 ils atteignent 53 à l'heure et puis la vitesse progresse au fur et à mesure des divers perfectionnements techniques jusqu'à 104 km. à l'heure, sur le parcours Londres-Exeter.

A côté de la vapeur, les pays qui sont dépourvus de sources naturelles de charbon, ont utilisé le courant électrique. La première application de la traction électrique a eu lieu aux Etats-Unis et remonte à l'année 1888.

On a dit que le voyageur risque davantage à mesure que les trains augmentaient de vitesse, mais il est bien certain qu'un voyageur installé dans un train de nos grandes lignes ne court pas sensiblement plus de risques que le spectateur dans un théâtre ou même que le promeneur dans les rues d'une grande ville, surtout si cette ville est Paris ou Londres.

Avec l'augmentation de la rapidité et l'abaissement du prix des transports, les lignes internationales deviennent si nécessaires, que l'on dut en ouvrir un grand nombre entre les Etats. La face du monde a changé lorsque entre deux régions éloignées l'une de l'autre, les communications sont devenues plus rapides, moins coûteuses, plus régulières¹.

1. Rebout, *Economie politique*, t. I, p. 177.

Le règlement du 8 octobre 1848 sur le service international par chemins de fer, conclu entre la France, la Belgique et la Prusse dans ses rapports avec la douane adoptait déjà des dispositions libérales. D'après l'article 4, chaque administration des douanes devait respecter les plombs et cadenas apposés par celle de chacun des deux autres Etats, après s'être assurée qu'ils présentaient toutes les conditions voulues et sauf à les compléter, s'il y avait lieu.

Mais plus loin l'article 16 portait qu'une limite est admise en principe pour le nombre des convois qui pourront passer journellement les frontières respectives sous le bénéfice de la présente convention.

A ce temps là, la doctrine Saint-Simonienne gagnait de plus en plus du terrain et, comme un de ses principaux buts était l'organisation industrielle et avec cela l'organisation des voies de circulation, nous voyons apparaître dans son organe, le journal : *Le Globe* par la plume d'un des plus éminents Saint-Simoniens, Michel Chevalier, des articles qui réclamaient du gouvernement la création des lignes de chemins de fer. Il s'est engagé dans cette voie si loin, qu'il a conçu un plan de chemin de fer qui devait sillonner toute l'Europe de Marseille à Saint-Pétersbourg et de Stockholm à Rome.

Il s'efforce de démontrer au gouvernement l'utilité de ces travaux et la meilleure preuve qu'il a réussi, c'est que quelques-uns de ses collaborateurs, ingénieurs de l'Ecole Polytechnique et adeptes de la doctrine Saint-Simonienne, ont eu l'honneur de construire et de donner à la circulation les premières lignes de chemins de fer.

C'est à l'année 1828 que remonte la mise en exploitation du premier chemin de fer français; c'était une route gar-

nie de rails en bois. Lors de son inauguration la reine avec ses enfants sont montés dans le train pour faire un petit voyage. On raconte qu'une des princesses, une fois descendue du train aurait dit : « Je ne monterai plus dans un train ». Quatre ans après seulement, c'est-à-dire en 1832, la compagnie concessionnaire de la ligne de Saint-Etienne à Lyon organisa le transport des voyageurs et utilisa la traction mécanique.

Depuis cette date et jusque vers la fin du siècle les moyens de transport se perfectionnèrent et les lignes se multiplièrent. En 1910 l'étendue des lignes (réseau) dans les principaux pays est la suivante : la France plus de 45.000 km., l'Angleterre la même étendue, l'Allemagne un peu plus de 60.000 km. l'Autriche-Hongrie plus de 40.000 km., l'Italie plus de 15.000, la Russie environ 60.000, l'Inde un peu plus de 50.000 km. et le Canada un peu moins de 40.000¹.

Malgré ces constructions et le perfectionnement du matériel roulant nous ne trouvons pas des ententes qui unissent les Etats. Le transit pratiqué dans ce temps est consenti et réglé seulement par des conventions conclues entre un nombre restreint d'Etats.

Les 31 décembre 1848-25 janvier 1849 fut rendu un arrêté pour l'exécution du service international par chemins de fer entre la France, la Belgique et la Prusse dans ses rapports avec la douane.

Parmi les conventions qui ont suivi, citons le Règlement de 1852 avec la Belgique et les Pays-Bas, signé après les délibérations d'une commission mixte et le Règlement

1. Tableau des chemins de fer. Salle de statistique. Faculté de Droit de Paris.

international de transit avec la Sardaigne de 1858 où des institutions spéciales réglaient les comptes de débit et de crédit entre les administrations.

Toutefois le transit devenait de plus en plus fréquent et le besoin d'une entente qui devait comprendre tous les Etats d'Europe se faisait de plus en plus sentir.

LA CONFERENCE DE BERNE

Avant la convention de Berne toute la législation de transport était réduite à quelques articles contenus dans le Code de commerce.

L'initiative de la Conférence internationale de Berne est d'origine suisse.

Depuis longtemps, on songeait à établir un régime international uniforme. C'est la Suisse, pays de transit par excellence, qui fit dans ce but les premières démarches. Une conférence diplomatique se réunit à Berne en 1878 puis en septembre et octobre 1881.

Le projet de convention, deux fois modifié, fut étudié par une troisième conférence en 1886. Celle-ci adopta un projet ferme et signa le 15 mai un protocole final.

Les délégués de dix gouvernements représentant la France, l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, la Belgique, l'Italie, le Luxembourg, les Pays-Bas, la Russie et la Suisse se sont rassemblés à Berne et après d'amples discussions aboutirent à signer le 14 octobre 1890 la convention, qui la première en date dans ses 60 articles, réglait les transports internationaux par chemins de fer. Elle régissait plus de 125.000 km., de chemins de fer¹.

La convention fut ratifiée la même année, par huit Etats² et porte comme titre officiel : « Convention internationale pour le transport par chemins de fer ».

1. H. Bonfils et P. Fauchille, *Droit international public*, édit. V, 1908, § 925.

2. L'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, la France, l'Italie, le Luxembourg, la Russie et la Suisse.

La convention n'envisage pas le problème du transit des voyageurs. Elle ne concerne que les marchandises. Ce n'est qu'en 1921 que le transit des voyageurs et de leurs bagages fit l'objet de la conférence de Barcelone.

Le texte de la convention primitive apparaît comme un compromis entre le droit français et le droit allemand. La plupart des dispositions contenues dans la Convention internationale de Berne se retrouvent notamment aux codes allemands : civil 1896 et de commerce et spécialement dans l'*Eisenbahn Verkehrsordnung Deutschlands* (Règlement de transport pour les chemins de fer d'Allemagne) du 26 octobre 1889.

Avant la convention de Berne, les transports internationaux et même ceux nationaux sur des réseaux appartenant à des compagnies différentes se faisaient avec autant de lettres de voitures que de pays ou de réseaux qu'il fallait traverser pour arriver au lieu de destination. On concluait successivement autant de contrats de transport qu'il y avait de pays à traverser pour arriver au lieu de destination. Ce système aboutissait à de grandes difficultés.

La disposition fondamentale de la convention de Berne était celle qui stipulait l'obligation d'effectuer les transports internationaux des marchandises sur la base d'une *lettre de voiture unique*, à la charge de toutes les administrations ou compagnies des chemins de fer des Puissances contractantes sur les lignes et aux conditions visées dans la convention. Il est intéressant de noter à cet égard une jurisprudence du Tribunal de commerce de Saint-Etienne en date du 8 juin 1897 et publiée dans le *Moniteur Lyonnais* du 28 octobre 1897 : « Aux termes de la convention de Berne du 14 octobre 1890, souligne la jurisprudence,

la lettre de voiture qui doit accompagner toute expédition internationale *est la seule pièce faisant preuve du contrat de transport*. Elle doit contenir entre autres mentions celle de la voie à suivre, avec indication des stations où doivent être faites les opérations de douane. Elle doit suivre la marchandise expédiée pendant toute la durée du transport. Spécialement, elle doit être montrée à la gare frontière, à l'Administration des douanes, pour que cette administration ne retienne pas ladite marchandise si dans ladite lettre de voiture est indiquée la station où doit être opéré le dédouanement ».

La Convention de Berne comprend 60 articles. Elle ne contient que des dispositions réglementaires visant les conditions du contrat de transport entre les chemins de fer et le public, ainsi que des clauses réglant le recours et les décomptes entre chemins de fer.

Elle a été ratifiée par un nombre suffisant d'Etats pour entrer en vigueur le 14 octobre 1890. Depuis, de nouveaux Etats y ont adhéré.

La Convention de Berne était suivie d'un règlement concernant l'institution d'un Office central, de dispositions réglementaires pour l'exécution de la convention et d'un protocole qui, aux termes des actes diplomatiques respectifs, fait partie intégrante de la Convention et a les mêmes valeur et durée.

La Convention de Berne a été mise en vigueur en France à partir du 1^{er} janvier 1893 après avoir été approuvée par le parlement et promulguée par décret le 25 novembre 1892, qui la rendait exécutoire en France.

La Convention de Berne, comme un navire sur cale, a été construite d'abord, puis plusieurs fois radoubée sur

une forêt d'états qui sont la foule des conventions particulières¹.

Cette convention a été plusieurs fois révisée : une première conférence de révision a eu lieu à Paris du 16 mars au 2 avril 1896. Comme suite aux travaux de cette conférence, un nouveau texte a été adopté. Ce texte a pris la force légale en France par la loi du 24 mars 1899. Promulgué par décret du 31 juillet 1901, il est entré en vigueur le 10 octobre 1901.

Une deuxième conférence de révision eut lieu à Berne au mois de juillet 1905. Comme suite aux travaux de cette conférence, certaines modifications de détail ont été apportées à l'ancien texte. Le nouveau texte, en vigueur depuis le 22 novembre 1908, a été approuvé par la loi du 24 juillet 1907 et promulgué par décret du 17 octobre 1908.

Une disposition des plus importantes pour notre institution c'est la création par ladite convention d'un office central des transports par chemins de fer qui siégeait à Berne et qui avait comme mission de recueillir tous les renseignements et les réclamations concernant les transports internationaux. Il était appelé à faciliter les relations financières entre les divers Etats, à recevoir les communications des adhérents à la Convention internationale de Berne et spécialement chargée d'instruire les demandes en révision de la Convention et de provoquer la réunion de nouvelles conférences. L'office possède un organe officiel spécial publié tous les mois sous le nom de *Bulletin des transports internationaux par chemins de fer*.

Cette convention, conformément à son article 60, devait

1. Etienne Isabelle, *Semaines sociales de France*, 1926, p. 645.

engager chaque Etat signataire pour une période de trois ans à partir du jour où elle entrera en vigueur. Chaque Etat qui voudra se retirer à l'expiration de ce délai, devra prévenir les autres Etats, une année d'avance. A défaut de notification, l'engagement sera censé prorogé pour une nouvelle période de trois ans. La Convention de Berne a régi les transports internationaux et le transit jusqu'à la Grande Guerre. Elle a été suspendue pendant les hostilités. La Convention de Berne est plutôt un contrat de droit privé. Or, d'après la majorité des auteurs, les contrats de droit privé ne sont que suspendus par les hostilités et ils restent susceptibles d'application dès le retour à l'état de paix.

Elle a été dénoncée par les puissances alliées le 1^{er} janvier 1920, puis elle a été maintenue par les traités de paix avec l'Allemagne, la Turquie, la Bulgarie, l'Autriche et la Hongrie.

Après la guerre il y a eu des pays qui, soit qu'ils n'aient pas adhéré à la Convention, soit qu'ils n'existaient pas avant guerre, comme les pays qui ont été créés par les traités de paix, y ont adhéré. Ainsi la Norvège l'adopte en 1920 et la Pologne et la Tchécoslovaquie en 1922.

Avec la paix intervient l'article 366 du Traité de Versailles ainsi conçu : « A partir de la mise en vigueur du présent traité, les hautes parties contractantes renouvelleront, en ce qui concerne et sous les réserves indiquées au second paragraphe du présent article, les conventions et arrangements signés à Berne le 14 octobre 1890, le 20 septembre 1893, le 16 juillet 1895, le 16 juin 1898 et le 19 septembre 1906 sur le transport des marchandises par voie ferrée.

« Si dans un délai de cinq ans après la mise en vigueur

du présent traité, une nouvelle convention pour les transports par chemin de fer des voyageurs, des bagages et des marchandises est conclue pour remplacer la convention de Berne du 14 octobre 1890 et les additions subséquentes visées ci-dessus, cette nouvelle convention, ainsi que les conditions complémentaires régissant le transport international par voie ferrée qui pourront être basées sur elle, lieront l'Allemagne, même si cette puissance refuse de prendre part à la préparation de la Convention ou d'y adhérer.

« Jusqu'à la conclusion de la nouvelle convention, l'Allemagne se conformera aux dispositions de la Convention de Berne et aux additions subséquentes visées ci-dessus, ainsi qu'aux conditions complémentaires. »

Ce texte explique suffisamment que la convention internationale de Berne, a repris, dès la cessation des hostilités entre les pays ex-ennemis, son empire jusqu'à la nouvelle convention annoncée par cet article.

A la suite de la guerre de 1914 et des traités qui lui mettent fin, la carte de l'Europe, profondément modifiée, devait entraîner par voie de conséquence une modification du régime des communications. Il y avait des pays neufs sans littoral maritime, il y avait des pays, ayant subi des modifications de frontières et qui, de pays avec accès à la mer sont devenus des pays enclavés. Pour eux un régime nouveau s'imposait. A cela contribuait aussi dans une large mesure, la manière dont certains Etats, qui quoique n'ayant pas pris partie à la guerre, durent subir pour des raisons d'ordre militaire, de graves entraves à leur commerce, chose qui eut ses conséquences après guerre. Un pays dont les intérêts ont été durement lésés, est la Suisse qui, depuis, tant par la parole que par des écrits, a

cherché à attirer l'attention du monde sur un état d'injustice, favorisé par le manque d'une législation.

La dernière guerre a mis en lumière cette vérité que l'Etat enclavé n'est indépendant que de nom et qu'il ne peut demeurer neutre en temps de guerre, à moins qu'on ne lui garantisse la liberté de communications.

Cet état de choses fut compris par le Président Wilson qui inscrivit dans l'article 23 du Pacte de la Société des Nations le principe de la liberté de communications et du transit et qui fut développé dans les conférences qui se sont réunies par la suite.

Une nécessité de plus en plus sentie devait faire naître la législation d'après guerre, qui facilita les relations internationales et qui leur donna une base légale.

L'article 23 du Pacte de la S. D. N. est ainsi conçu :

« Sous la réserve et en conformité des dispositions des conventions internationales actuellement existantes ou qui seront ultérieurement conclues les Membres de la Société :

a)

b)

c)

d)

e) « Prendront les dispositions nécessaires pour assurer la garantie et le maintien de la liberté de communications et du transit, ainsi qu'un équitable traitement de commerce de tous les Membres de la Société, étant entendu que les nécessités spéciales des régions dévastées pendant la guerre 1914-1918 devront être prises en considération. »

Ainsi le nucléus de toute la réglementation qui régit les communications et le transit se trouve inséré dans l'alinéa e de l'article 23 du Pacte de la S. D. N.

Il résulte de la lecture dudit article que la réglementation qui devra sortir en conformité de cet article ne toucherait pas aux conventions en vigueur et n'empêcherait pas les Puissances à conclure entre elles des conventions réglant les communications. Cette disposition se trouve reproduite dans le texte même de la convention, qui, la première en date, fut élaborée après la guerre.

En second lieu le paragraphe *e* met en évidence le principe même de notre étude, la garantie et le maintien de la liberté des communications et du transit. Il apporte une seule restriction relative aux régions qui avaient souffert pendant la guerre, dont il fallait tenir compte et ça seulement jusqu'à ce que l'état qui l'avait motivé sera disparu.

LA CONFERENCE DE BARCELONE

Au lendemain de la guerre nous allons assister au véritable développement des communications; du transit et de toutes les relations internationales.

Le droit international, celui qui régit ces relations a fait des progrès dans les dix années qui suivirent la guerre, comme il n'en a pas fait peut-être depuis son commencement, écrivait M. Le Fur dans son *Précis de Droit international*¹.

Nous assisterons à une réglementation, qui, étant donné le nouvel état des choses créé par les traités de paix, était une chose qui ne pouvait plus tarder.

La vie économique même n'est plus celle d'avant-guerre. Le commerce international prend un développement jamais connu jusqu'ici. Nul pays ne se suffit à lui-même. Chacun envoie et reçoit de l'extérieur. Le monde moderne est surtout un monde de circulation.

Sir Francis Dent, vice-président de la première conférence de communications et du transit s'exprime à ce propos dans ces termes : « Les résultats de la guerre mondiale qui ont donné la liberté à certaines nations, ne doivent pas être compromis par des difficultés de transports. Il importe donc dans l'intérêt de tous que cette paix, gagnée au prix de si dures épreuves, ne soit pas étouffée par un désas-

1. *Précis de droit international public*, 1931. Avant-propos.

tre économique. Des bonnes communications entre les Etats contribueront à conjurer le danger.»

En substance il ajoutait que la Convention de Berne, en vigueur depuis longtemps déjà, avait donné entière satisfaction, mais que pour mieux rentrer dans le cadre de la S. D. N., il convenait de substituer à cette convention entre groupes une convention générale, qui étendit les principes approuvés par la Conférence du transit¹.

A côté de toutes ces considérations d'ordre théorique, il y avait aussi une disposition formelle qui imposait la réunion d'une conférence qui devrait régler les communications internationales et le transit; c'était l'article 23, paragraphe e, du Pacte de la S. D. N., qui à son tour avait été inspiré par les mêmes considérations décrites ci-dessus et par le but même du Pacte, l'internationalisation de toute réglementation.

Dès 1923, une Commission spéciale dite « Commission pour l'étude de la liberté des communications et du transit » instituée à l'initiative du Conseil de la S. D. N., avait élaboré un avant-projet de convention générale sur la liberté du transit. Il servit de base aux travaux de la Conférence générale des communications et du transit qui siégea l'année suivante à Barcelone.

Le 9 décembre 1920, la première Assemblée de la D. D. N., a adopté la résolution suivante relative à l'organisation des communications et du transit : « Cette conférence sera invitée à organiser de la même manière une Commission consultative et technique des communications, dont le siège sera à Genève. Cette commission sera un organe consultatif et technique chargé d'étudier et de proposer les

1. Brunet, Durant et de Fourcauld, *Les transports internationaux par voie ferrée*, p. 30.

mesures propres à assurer à tout moment la liberté des communications et du transit ainsi que d'assister le Conseil et l'Assemblée de la S. D. N. dans l'exercice des fonctions confiées à la S. D. N. par l'article 24 du Pacte¹, et par les articles 342, 377 et 378², du traité de Versailles et articles analogues des autres traités.

La Commission sera chargée de préparer toutes réunions ultérieures et l'ordre du jour de toutes futures conférences; elle échangera directement avec les ministères techniques compétents des membres de la S. D. N. toutes informations utiles concernant les communications et le transit; elle aura mission de procéder à une enquête sur tout différend qui pourrait être porté devant la S. D. N. en vertu des articles 336, 376 et 386 du Traité de Versailles ou d'articles analogues des autres traités de paix, ainsi que d'aboutir autant que possible, au règlement de ces différends par conciliation entre les parties; dans le cas où de tels différends seraient portés devant la Cour permanente de justice

1. « Art. 24. — Tous les bureaux internationaux antérieurement établis par traités collectifs, seront, sous réserve de l'assentiment des parties, placés sous l'autorité de la Société. Tous autres bureaux internationaux et toutes commissions pour le règlement des affaires d'intérêt international qui seront créées ultérieurement seront placées sous l'autorité de la Société. Pour toutes questions d'intérêt international réglées par des conventions générales, mais non soumises au contrôle des commissions ou des bureaux internationaux, le Secrétariat de la Société devra, si les parties le demandent et si le Conseil y consent, réunir et distribuer toutes informations utiles et prêter toute l'assistance nécessaire ou désirable.

» Le Conseil peut décider de faire rentrer dans les dépenses du secrétariat celles de tout bureau ou commission placée sous l'autorité de la Société. »

« Art. 377. — A tout moment la Société des Nations pourra proposer la révision de ceux des articles ci-dessus qui ont trait à un régime administratif permanent. »

« Art. 378. — A l'expiration d'un délai de cinq ans à dater de la mise en vigueur du présent traité, les dispositions des articles 321-330, 332, 365, 367 à 369, pourront à tout moment, être révisés par le Conseil de la S. D. N. A défaut de révision, dit la suite du même article, le bénéfice d'une quelconque des stipulations contenues dans les articles énumérés ci-dessus ne pourra à l'expiration du délai prévu au paragraphe précédent être réclamé par une des Puissances alliées ou associées en faveur d'une portion quelconque des territoires pour laquelle la réciprocité ne serait pas accordée. »

internationale, elle pourra être appelée à assister la Cour.

« Cette Commission sera composée de membres désignés par les Membres de la Société représentés d'une façon permanente au Conseil, à raison d'un par chacun de ces Membres, ainsi que des membres désignés comme il sera prévu par la Conférence en tenant compte autant que possible des intérêts techniques et de la représentation géographique, étant entendu que le nombre total des membres de la Commission ne dépassera pas un tiers des membres de la Société. »

Donc, avant même que la Conférence soit réunie l'Assemblée organise elle-même quoiqu'elle dit que la Conférence l'organisera, l'organe permanent qui s'occupera à l'avenir de tout problème concernant les communications et le transit. Elle lui fixe dans cette résolution ses attributions, siège, composition, dénomination. Ainsi se dégage le souci qu'eurent les membres de la Société qu'un organe ayant le caractère permanent, s'occupe du problème des communications et transit.

La Conférence se réunit à Barcelone au Palais de l'Ayuntamiento du 10 mars au 20 avril 1921. Quarante-quatre Etats y sont venus par leurs délégués participer à cette conférence, leur énumération et le nombre des délégués se trouvent insérés dans le préambule de la convention qui est sortie de cette conférence.

Il y avait, comme leur nombre le montre d'ailleurs, non seulement des Etats européens, mais aussi des Etats asiatiques et des Etats américains.

La Conférence siégea sous la présidence du délégué de la France, M. Gabriel Hanotaux, membre de l'Académie française.

Les travaux du secrétariat furent confiés au secrétariat

de la S. D. N. Après quarante jours de délibération la conférence de Barcelone a adopté :

Un protocole qui, conformément à l'usage des conférences internationales mentionne les noms des membres désignés par les gouvernements respectifs d'y prendre part et la vérification de leurs qualités et pouvoirs.

Une Convention qui comporte en annexe un « statut sur la liberté du transit » et :

Un acte final.

Cette convention, entrée en vigueur un an plus tard, en 1922, régit les communications non seulement entre les Etats qui ont été présents lors de son élaboration et ceux qui y ont adhéré ultérieurement, mais aussi à l'Allemagne, pays qui n'avait pas été présent à son élaboration et qui n'avait non plus adhéré. Cette mesure avait été prise en conformité du traité de Versailles qui, dans son article 379 imposait à l'Allemagne l'obligation d'adhérer, même si elle ne prend partie aux travaux, à la convention qui devra régler les communications internationales.

Le président de la Conférence s'exprime, en ce qui concerne les idées qui ont guidé ses collaborateurs, de la façon qui suit :

La première pensée de la Conférence, avant même d'aborder les questions techniques fut de créer l'organisme judiciaire compétent internationalement dans les matières de transit. Elle confie donc cette mission à un organe appelé la Commission consultative et technique, dont nous indiquerons tout à l'heure le fonctionnement et ce résultat, suffirait à lui seul pour marquer un progrès considérable dans l'œuvre de la régularisation des transports internationaux.

Cette convention s'étendant à l'ensemble de l'univers

visait un nombre énorme d'intérêts particuliers. Il fallait inspirer confiance à tous¹; et c'est pourquoi on prit soin dès le commencement d'aborder les débats de principes qui pouvaient aboutir assez facilement à des ententes générales et d'où les ententes particulières découleraient assez naturellement.

Le transit des ports, des voies d'eau et des voies ferrées firent l'objet des discussions de la conférence.

Les principes généraux furent discutés en Assemblée plénière et les commissions eurent à statuer sur les quatre points suivants :

- 1° La convention des voies ferrées;
- 2° la convention des voies navigables;
- 3° le régime des ports internationaux;

4° Le droit au pavillon des Etats enclavés. On désigne sous ce nom les Etats qui n'ont pas de sortie à la mer et qui, à la suite des traités de paix sont devenus de beaucoup plus nombreux qu'avant la guerre. On en compte à l'heure actuelle non moins de 11, territoires mis sous la souveraineté de la S. D. N. y compris.

Comme le titre de la présente thèse l'indique, je laisserai de côté toutes questions qui ressortissent de la communication par voie d'eau en me cantonnant seulement à celles qui traitent des communications et du transit ferroviaire.

Le régime des voies ferrées fut longuement discuté, mais dès le commencement on s'est heurté à la difficulté sur la nature des décisions prises par cette conférence. La délégation française ne voulait pas contracter des engagements sur la question des voies ferrées. Elle demandait que le projet de convention fut transformé en simple

1. *Mélanges*, p. 7.

recommandation. Malheureusement à la suite de cet incident, le projet de convention relatif au régime des voies ferrées se trouve donc transformé en simple recommandation; mais la Conférence a émis en même temps le vœu qu'une conférence soit réunie avant deux ans pour mettre à l'étude un projet de convention.

Cette décision a une réelle importance puisqu'elle tend à instituer une sorte de périodicité dans la réunion des conférences¹.

L'organe sorti de cette conférence ayant un caractère de permanencé, la Commission consultative et technique, a le même siège que la S. D. N., Genève. Elle travaille dans le cadre même de la S. D. N.

La commission de communication et du transit est composée de 18 membres, dont 5 sont désignés par les Etats siégeant d'une façon permanente au Conseil, tandis que les 13 autres sont nommés par les Etats choisis par la Conférence, en tenant compte du principe de la représentation géographique et des intérêts techniques de l'organisation des communications et du transit.

Les membres de la Commission ainsi désignés sont nommés pour une période commençant immédiatement après leur élection et se terminant le jour où la prochaine Conférence générale de transit aura procédé aux nouvelles élections.

Avant la guerre déjà un groupe très considérable de chemins de fer européens formait une association qui s'appelait *Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen* (l'Union des chemins de fer allemands) établie en 1846 et comprenant 100.000 km. de réseau environ.

1. *Op. cit.*, p. 8.

Cette union avait une portée et une importance beaucoup plus grande que son nom l'indique, car elle englobait, non seulement les chemins de fer allemands, mais encore ceux de l'Autriche, de la Hongrie, des Pays-Bas, de la Roumanie, et même une partie considérable des chemins de fer russes. Elle possédait une organisation parfaite qui, dans des comités spéciaux, s'occupait des questions administratives, commerciales, financières et techniques intéressant les administrations ferroviaires, membres de l'Union¹.

Les attributions de la Commission consultative sont de deux ordres : premièrement elle est chargée d'envisager tous les points concernant les communications et le transit et deuxièmement de se charger des conflits qui pouvaient survenir en cette matière en vue d'une conciliation.

Si l'on veut bien considérer que toujours la science et la théorie sont les auxiliaires et les guides les plus heureux de la pratique, on appréciera le grand service que cette commission apportera aux affaires des communications et du transit².

Pour obéir à sa première attribution la Commission consultative et technique a été amenée à créer un certain nombre de comités permanents, suivant chacun de façon continue un groupe de problèmes semblables. Le comité qui est chargé des affaires ferroviaires est intitulé : « Comité permanent des transports par voies ferrées ». Ce comité comprend des membres de la Commission elle-même et aussi un grand nombre de personnalités désignées par la Commission.

Le Comité peut s'adjoindre quand il paraît nécessaire, des sous-comités techniques.

1. *Op. cit.*, p. 53.

2. Gabriel Hanotaux, *Mélanges*, p. 10.

L'Allemagne avant son entrée dans la S. D. N. a participé fréquemment aux travaux de la Commission du transit.

En ce qui concerne la deuxième attribution, elle ouvre la question de la procédure de conciliation en matière de transports internationaux. D'après la convention de Barcelone, tout différend concernant les transports internationaux doit être tranché par les Etats en conflit entre eux-mêmes par voie d'arbitrage. Si ce mode n'aboutit pas à une solution, on soumet le différend à la Commission consultative et technique. Si même là, on n'arrive pas à le trancher, le différend est porté devant la Cour de justice internationale de La Haye. Il est interdit aux Etats en conflit d'aborder un mode de conciliation supérieur suivant l'ordre que j'ai indiqué. Ils doivent suivre l'ordre indiqué et seulement au cas où on ne peut arriver à une solution par l'arbitrage, on recourt aux offices de la Commission consultative et technique et si là non plus, on n'arrive à le trancher, on le porte devant la Cour de justice de La Haye.

Les principes de la liberté du transit et des communications ont été solennellement proclamés, non seulement dans la Convention, Protocole et dans l'Acte final, mais à chaque instant au cours des discussions.

Les considérations géographiques ont joué, dans les débats de la conférence un rôle extrêmement important¹. Il y avait comme j'avais mentionné ci-dessus à l'heure où la conférence se rassemblait, 5 Etats dépourvus de littoral maritime². Ces Etats pour pouvoir recevoir les objets qui leur étaient nécessaires et exporter ceux qui excédaient, devaient sans doute emprunter le territoire d'un ou de plusieurs Etats qui les séparent de la mer.

1. *Ibid.*, p. 12.

2. L'Autriche, la Hongrie, le Luxembourg, la Suisse et la Tchécoslovaquie.

Le jour où un Etat venait de fermer son territoire aux transports de l'Etat enclavé, aurait signifié sa mort.

Si nous supposons maintenant un Etat qui ait libre sortie à la mer et qui un jour verra les frontières des Etats limitrophes fermées à son transit, il prendra la voie d'eau et pourra beaucoup plus facilement qu'un Etat enclavé faire le commerce international.

Si nous pensons au commerce intercontinental qui aujourd'hui détient la première place et qui, en majeure partie s'effectue par voie d'eau, nous nous rendons facilement compte de la triste situation d'un Etat enclavé. Pour parer à ces difficultés et donner la possibilité aux Etats dépourvus d'un littoral maritime, d'avoir leur flotte à eux, on a imaginé les zones franches, qui sont des emplacements désignés dans un port étranger, et où les vaisseaux d'un Etat enclavé viennent se ravitailler, charger et décharger leur cargaison, sans que l'Etat à qui appartient en propre ce territoire puisse intervenir.

Il serait faux de croire que les zones franches ont été inventées à l'occasion de la conférence de Barcelone. Elles ont existé bien avant la guerre. Mais ce qu'on a cherché et ce à quoi on a abouti, fut leur réglementation internationale, tandis qu'avant la conférence de Barcelone leur régime était réglé par des accords restreints entre les Etats intéressés seulement.

A tous ces Etats donc, qui jouissent de zones franches, on a cherché à leur donner des avantages de transit pour arriver de leur pays dans leurs zones franches et de ces zones à leur territoire.

Nous comprenons aisément ces soucis d'ordre géographique qui ont guidé l'esprit des membres de la Conférence de Barcelone. Il y avait des Etats sans littoral maritime et

qui n'ayant pas de zones franches dans les Etats voisins, devaient se limiter au régime ferroviaire pour leurs besoins.

Il est de l'intérêt de tous les peuples de favoriser les transports internationaux, source de profits pour tous les pays chez qui ces transports passent en transit. En effet, il est étrange, qu'en dépit de son importance universelle, aucun effort n'ait été fait, dans le passé, pour traiter la question de transit dans son ensemble. Il y a eu, comme je le montrais dans la première partie de la présente étude, des hommes éclairés comme Colbert, comme Necker, qui ont, dès leur temps, saisi l'importance de la question, mais qui n'ont pas songé à une procédure d'entente avec les autres Etats, afin d'établir une réglementation internationale du transit.

LE PRINCIPE DE LA LIBERTE DU TRANSIT

Nous avons dit au commencement du présent chapitre que le principe de la liberté du transit et des communications ressort, quand il n'est pas exprimé ouvertement à chaque paragraphe dans la Convention de Barcelone.

Je me propose maintenant de montrer, comment ce principe a été entendu dans les travaux de cette conférence.

Réduit à sa plus simple expression, dit M. le général Mance, conseiller technique de la délégation britannique à la Conférence de Barcelone¹ c'est « le droit pour un Etat d'avoir des facilités d'accès à la mer, ou à un autre Etat situé au delà du territoire d'un Etat intermédiaire, égales à celles qu'il aurait si cet Etat intermédiaire n'existait pas. »

1. Dans l'article « Convention et statut sur la liberté du transit » publié dans *l'Œuvre de Barcelone*, 1922, éd. Payot, p. 30.

Cette définition assez complète à mon avis, pêche dans sa partie finale par la notion d'Etat intermédiaire. Il résulte de cette partie finale qu'un Etat peut traverser l'Etat transitaire, c'est ce que nous avons appelé dans notre définition du transit l'Etat servant, comme s'il n'existait pas. Or c'est sur ce point que la définition ci-dessus mentionnée, me semble imparfaite. Jamais un Etat ne pourra prolonger au delà de ses limites territoriales sa souveraineté, sans empiéter sur l'Etat voisin. Que signifie le contrôle douanier, mettons des voyageurs seulement, à l'entrée d'un Etat ? Que signifie, comme nous verrons que cela se passe, en obéissant aux termes de la présente convention même, la liberté pour l'Etat transitaire de diriger sur le réseau que bon lui semble, le convoi transitaire ? Ce sont autant de choses que l'Etat expéditeur ne fera pas si l'Etat transitaire n'existait pas. En supportant sa servitude, l'Etat servant entend la réglementer. Ces réglementations ressortiront beaucoup plus évidentes, à l'occasion de l'étude du transit aérien. Exception faite de ce que nous avons dit ci-dessus, la liberté du transit se comprend dans l'engagement pris par des Etats y adhérents de se comporter vis-à-vis de convois en transit venant et à destination des Etats adhérents à la Convention de Barcelone, de la même façon qu'ils auraient à se comporter à l'égard de ses propres transports dans l'intérieur de leur territoire.

Le principe de la liberté du transit ne reconnaît aucune distinction fondée sur la nationalité. Mais toutes les mesures dictées par ses intérêts, prises en vertu du grand principe de la souveraineté, sont admises.

Dans le second lieu l'Etat fermera ses frontières à un Etat qui lui demande libre voie, pour des raisons hygiéniques. Si dans le pays expéditeur, par exemple, vient de se

déclarer une épidémie, épizootie, etc... l'Etat traversé sera fondé à fermer ses frontières, à prendre ses précautions.

Les Etats qui supportent le transit de certains voyageurs considérés comme dangereux par leurs idées politiques par exemple, prennent les mesures de précaution nécessitées par leur passage. A ce propos, c'est un cas récent que celui de la traversée de la France par Léo Trotzki, qui emprunta son territoire de Marseille pour se rendre au Danemark.

Avec toutes les mesures prises dans les assemblées d'après guerre et où par des consentements mutuels les Etats ont consenti à abandonner une certaine partie de leur souveraineté, nul n'a osé demander l'abandon total de la souveraineté et de se comporter sur un territoire régi par une autre souveraineté que la sienne, de la même façon qu'il le ferait lui-même.

Même le Pacte de la S. D. N. quand il impose aux Etats adhérents de prendre certaines mesures économiques, n'ose pas aller jusqu'à formuler l'abandon de cette notion de souveraineté, sans laquelle un Etat, dans le sens complet du mot, ne peut pas se concevoir.

La liberté du transit n'implique pas le droit de pénétrer dans un Etat, mais seulement de le traverser.

Tout Etat reste maître chez lui, mais il s'abstient d'abuser de sa situation géographique pour refuser ou pour accorder à des conditions onéreuses le droit de passage, pour le trafic obligé normalement de traverser son territoire.

Il y a eu, bien avant la guerre, vers 1848, un cas qui, quoique relatif au transit maritime, a une certaine parenté avec le transit, qui est ressorti lors des conférences réunies pour le régler. C'est le cas du Danemark

qui prétendait percevoir des droits de passage sur chaque navire qui passerait par le détroit de Belte.

Ce cas a donné lieu à une littérature abondante et finalement en 1857 on a reconnu le principe du transit gratuit par les détroits; on a alloué au Danemark une somme qui devait représenter, non le droit de péage, mais les services que le Danemark apportait à la navigation, les sommes nécessaires à l'entretien en bon état dudit détroit, savoir le balisage et l'éclairage de la côte. Le Danemark, à l'époque, abusait de sa situation géographique et se créait un revenu non justifié au point de vue international.

L'accroissement du nombre des Etats sans accès à la mer qui est un des résultats de la Grande Guerre, est suffisant, à lui seul, pour justifier ce principe¹.

Le droit de libre transit est proclamé comme un principe général dans le préambule de la convention.

CONVENTION

Cette conférence, comme nous l'avons indiqué, s'est occupée du problème des communications et du transit tant par voie d'eau que par chemins de fer.

Les difficultés matérielles que comporterait l'application de la convention du trafic par routes ont amené l'exclusion à cette conférence de ce genre de transport. D'ailleurs à l'époque de la Conférence, cette sorte de transit était loin d'avoir atteint le développement d'aujourd'hui. Par suite on l'a réglé en 1931 et à l'heure actuelle il donne beaucoup de travail à ceux qui s'occupent de sa réglementation. Il a pris, avec le développement du machinisme de l'après-guerre, une telle extension, que

1. Général Mance, dans « Convention et statut sur la liberté du transit », p. 31.

les voitures à traction mécanique sont devenues le plus terrible concurrent des chemins de fer.

Cette conférence s'est dégagée également de la réglementation des communications et du transit aérien, car cette question avait été réglée dans la convention internationale aérienne sortie d'une conférence réunie à Paris en 1919. Donc, on a pu exclure toute réglementation de cette sorte de transport.

Je me propose maintenant de passer en revue les 15 articles qui sont sortis de cette conférence, groupés sous le titre « Statut » et qui constituent la première réglementation avec un caractère international des communications et du transit.

L'article 1^{er} définit les transports en transit :

« Seront considérés comme étant en transit : les personnes, marchandises, envois postaux, navires, bateaux, voitures, wagons, etc... dont le trajet par le territoire placé sous la souveraineté ou l'autorité de l'une des Parties Contractantes commence et se termine en dehors des frontières de la Partie Contractante transitaire.

L'article 2 établit le principe de la liberté du transit sans distinction de nationalité ou de propriété.

L'article 3. L'obstacle le plus évident au transit serait la prescription de droits de douane au passage des marchandises en transit.

Il est donc nécessaire d'établir nettement qu'il est interdit d'imposer des droits de ce genre. Il est possible toutefois que les mesures légitimes prises pour empêcher la contrebande entraînent certaines dépenses spécifiquement imputables au trafic en transit.

Des droits suffisants pour couvrir ces dépenses peuvent donc être perçus.

L'article 4 traite de la question des redevances à percevoir pour le transport des marchandises en transit, c'est-à-dire pour services en cours de route. Ces redevances sont légitimes et nécessaires. Légitimes parce qu'elles correspondent aux services rendus et nécessaires parce que sans elles, la marchandise subira une perte, sinon totale, du moins partielle, et qui sera supérieure à la valeur des services payés.

L'article 5 reconnaît certaines restrictions et mesures de protection raisonnables et nécessaires pour les États en vue de se protéger contre l'immigration d'indésirables, la contrebande, la propagation de maladies des animaux ou des végétaux.

L'article 6 limite les avantages de la convention aux États qui acceptent d'y adhérer. Cette disposition y figure en vue d'attirer les États qui n'ont pas pris part à la conférence, chose hautement désirée, comme s'expriment les comptes rendus des discussions et qui rendra la convention mieux applicable.

Rien n'empêche que ces avantages ne soient accordés par un État à un autre État non contractant, mais il n'existe aucune obligation dans ce sens aux termes de la Convention. On a cherché à laisser à l'État qui adhère à la Convention la liberté de conclure toute entente avec les autres États non contractants. On a laissé la possibilité aux États contractants d'accorder les mêmes avantages aux États non contractants qu'à ceux contractants, excepté dans le cas particulier où l'arrêt du transit à destination ou en provenance d'un État non contractant porterait préjudice à un État contractant. Cette mesure se justifie par le souci légitime de n'accorder aux États étrangers à la Convention plus d'avantages qu'à ceux y adhérant.

L'article 7 admet une dérogation provisoire de ce statut à ou aux Etats qui invoqueraient la sécurité ou ses intérêts vitaux.

Qui pourra apprécier ces intérêts? L'Etat lui-même. Mais si un litige sur cette question vient à s'élever, la sécurité et les intérêts vitaux qu'il invoque sont appréciés par la Société des Nations.

L'article 8 traite sur la liberté du transit pendant la guerre. La règle, spécifie le statut, doit être le maintien de cette liberté pendant la guerre même. Mais il ajoute, autant qu'elle n'est pas écartée par les règles de la guerre, les droits et devoirs des neutres établis par les conférences de La Haye. D'ici résulte encore une fois le souci constant de ne porter atteinte aux conventions en vigueur.

Mais pour mettre d'accord les règles de la guerre avec le nouvel état de choses créé après guerre, la Convention, dans cet article 8, émet par 23 voix contre 5, le vœu que la S. D. N. invite le plus tôt possible ses membres à se réunir, en vue de l'élaboration de nouvelles conventions destinées à régler les droits et les devoirs des belligérants et des neutres en temps de guerre en matière de transit.

L'article 9 laisse à l'Etat contractant toute liberté d'action, en ce qui concerne l'application des décisions prises par la S. D. N. au cas où il serait nécessaire d'employer l'arme économique contre un Etat quelconque.

En effet, nul autre que l'Etat lui-même, ne saurait prendre, sans léser trop ses intérêts, les mesures nécessaires pour correspondre à la décision prise par la S. D. N. de couper toute relation avec l'Etat contre lequel elle a décidé de procéder ainsi. Ce qui intéresse la communauté des Etats, la S. D. N. c'est le but, la coupure des relations économiques; les mesures de détail, les moyens employés

par les Etats auxquels on a prescrit de rompre les relations avec tel Etat sont de la compétence de l'Etat lui-même.

D'après ses termes, il résulte que la disposition principale du présent article, savoir la liberté d'action en ce qui concerne l'application des décisions prises par la S. D. N. s'applique non seulement dans le cas où cette décision est prise vis-à-vis d'un Etat adhérent à la Convention de Barcelone, mais de tout autre Etat. C'est le dernier mot de l'article 9 qui nous conduit à cette interprétation.

L'article 10 règle la question des accords existants qui ne sont pas en harmonie avec le présent statut.

Le principe adopté a été le maintien des accords existants avec l'engagement de les modifier, aussitôt que les circonstances le permettront pour les mettre en harmonie avec le statut. Les accords futurs devront être conformes au Statut.

Enfin il est mentionné spécialement que des ententes régionales, conformes aux principes des statuts, peuvent être conclues.

L'article 11 reconnaît toutes les facilités additionnelles que les Etats pourront accorder dans des conditions compatibles avec les principes du Statut, et dont la plus importante est celle de l'égalité de traitement.

L'article 12 : « Conformément à l'article 23 (e) du pacte de la S. D. N., tout Etat contractant qui pourra invoquer valablement contre l'application de l'une quelconque des dispositions du présent Statut, sur tout ou partie de son territoire, une situation économique grave, résultant de dévastations commises sur son sol pendant la guerre de 1914-1918, sera considéré comme dispensé temporairement des obligations résultant de l'application de ladite disposition, étant entendu que le principe de la liberté du transit doit être observé dans toute la mesure possible.

Ici, encore en ce qui concerne l'invocation du présent article, qu'un Etat contractant pourra faire à son profit, dans le but d'écarter pour un certain délai l'application de la présente convention sera apprécié par lui-même et seulement si cette invocation se trouve non fondée par un autre Etat intéressé. Le Conseil de la S. D. N. sera appelé à statuer sur le conflit. L'Etat qui aura subi des dégâts pendant la Grande Guerre sur une partie de son territoire seulement, ne pourra pas, aux termes de l'article 12, invoquer les bénéfices que cet article met à sa disposition, sur l'ensemble de son territoire. Cette invocation ne sera appuyée sur aucun fondement. La raison qui a porté la Conférence à adopter cette disposition était sans doute le souci qu'aussi vite que possible, l'Etat répare les dégâts causés par la guerre et qu'un jour cette région, elle aussi, soit capable de recevoir le transit.

La Conférence n'a pas fixé un délai dans lequel devait être accomplie la réparation. C'eût été difficile et cela dépendait de chaque région. L'une était plus cruellement atteinte, l'autre l'était moins. Cet article donne effet aux stipulations de l'article 23, paragraphe *e* du pacte, qui accorde des dispenses temporaires dans le cas de régions dévastées pendant la guerre 1914-1918. Ici aussi le principe de la liberté du transit doit être observé dans toute la mesure du possible.

L'article 13 traite la question des différends relatifs à l'application de la convention.

Il envisage le règlement de la manière suivante :

Ces différends seront réglés directement entre les parties intéressées ou à défaut par arbitrage volontaire. A défaut de ces moyens, tous les différends devront être portés devant la Cour permanente de justice internationale.

Avant d'arriver devant la Cour les différends seront soumis à l'organisation consultative et technique de la S. D. N. chargée des communications et du transit en vue d'une tentative du règlement par voie de conciliation et, le cas échéant, en vue de l'adoption d'accords provisoires pour le maintien de la liberté de transit pendant chaque enquête, afin que le transit international ne souffre pas. La procédure employée par la Commission consultative est prévue par le règlement de la Commission consultative. Il est évident que cet article contribue de manière importante au développement de la juridiction obligatoire pour les différends internationaux.

L'article 14 a été inséré afin de régler une situation particulière intéressant certains pays seulement. Il exempte de l'application obligatoire de la Convention un nombre limité de territoires ayant une situation particulière tels que les enclaves françaises et portugaises de l'Inde¹.

Cet article règle encore certaines difficultés spéciales à l'Indochine.

L'article 15. — Conformément à l'article 15, le statut ne règle par les droits et obligations *inter se* de territoires faisant partie ou placés sous la protection d'un même Etat souverain et qui a adopté le statut.

La Convention internationale de Barcelone, comme nous venons de le voir a pour objet d'empêcher l'interruption du transport. Pour cela elle stipule des mesures touchant la police et la sauvegarde nationale.

Aucune distinction ne doit être faite suivant la nationalité des personnes ou le pavillon de la marchandise, aucun régime spécial ne sera accordé suivant la provenance ou la destination des personnes et marchandises en transit sauf

1. *Op. cit.*, p. 36.

aux Etats intéressés à prendre toutes précautions pour s'assurer qu'il s'agit bien d'un transit.

Ces conventions si elles font obstacle à la conclusion de tout traité international futur qui heurterait leurs dispositions n'abrogent cependant pas les conventions en cours.

La guerre même dans toute la mesure compatible avec les droits des belligérants n'en suspend pas l'application.

La convention ne s'applique d'ailleurs qu'à l'état actuel des voies de transit; elle ne régit ni la circulation sur les voies nouvelles ni les transformations des voies existantes.

Rien, enfin, n'oblige un Etat à donner aux transports en transit une priorité sur les transports intérieurs.

Cette conférence acheva ses travaux par quelques « Recommandations relatives au régime international des voies ferrées. »

Une des plus importantes est celle qui figure à l'article 5 relatif à l'égalité de traitement.

« Toute entente particulière, dit la recommandation, qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs voyageurs, ou à un ou plusieurs expéditeurs ou destinataires, une réduction de prix sur les tarifs, devrait être formellement interdite et nulle de plein droit.

Toutefois continue l'article, « seraient autorisées les réductions de prix dûment publiées et également accessibles à tous, aux mêmes conditions ».

Il n'y a pas de régime de faveur, conformément à l'article 5. Toute réduction accordée aux ressortissants d'un Etat doit être accordée à tous les autres Etats membres de la Convention.

La dixième (recommandation) est la suivante : la Conférence déclare que rien dans la Convention ou le statut sur

la liberté du transit ne s'oppose à ce que les transports qu présentent un intérêt vital pour un pays, aussi bien transports intérieurs que ceux d'importation ou d'exportation, aient temporairement la priorité sur le transit de moindre importance économique.

La onzième recommandation : La Conférence n'ayant pas traité les envois postaux et ni même les énumérer dans l'article premier de son statut, n'entend pas les exclure du bénéfice de la liberté du transit, mais tout en étant traités par une Convention au Madrid en 1920, prend soin dans les vœux émis à la fin de ses travaux à ce point 11 de ces envois et spécifie que le principe de la liberté du transit doit être respecté en ce qui concerne lesdits envois postaux.

La Convention de Barcelone a été signée le 20 août 1921, quatre mois après sa naissance, par les représentants des 18 Etats. Ce nombre lui a donné la force d'entrer en vigueur.

En ce qui concerne les Recommandations sur le régime international de voies ferrées, les gouvernements avaient fait connaître à la Commission consultative et technique, en mai 1922, que ces Recommandations sont déjà appliquées¹.

M. Gabriel Hanotaux, président de la Conférence a esquissé, lors de son discours d'ouverture l'œuvre qui devait être accomplie par la Conférence de Barcelone, comme étant : « la réconciliation de l'internationalisme avec les intérêts nationaux. »

1. S. D. N. Deuxième conférence générale des communications et du transit, Genève, 1924, p. 46.

LA DEUXIEME CONFERENCE DE TRANSIT

La deuxième conférence générale des communications et du transit s'est réunie à Genève le 10 novembre 1923.

Elle avait été convoquée conformément aux dispositions du règlement d'organisation des conférences générales, adopté par la première conférence tenue à Barcelone sur résolution du Conseil de la Société des Nations, en date du 19 avril 1923.

Trente-neuf Gouvernements y ont été représentés.

D'autre part, un grand nombre d'organisations internationales ont participé à ses travaux à titre consultatif : L'Union internationale des Administrations des chemins de fer, l'Office central des transports de Berne et la Chambre de commerce internationale.

La deuxième conférence sous la présidence de M. Ettore Conti, sénateur du royaume d'Italie a pris la suite des travaux engagés d'abord par la conférence de Barcelone.

Son ordre du jour avait été préparé par la Commission consultative et technique des communications et du transit de la Société des Nations, constituée et organisée par la conférence de Barcelone.

La deuxième conférence a examiné l'œuvre accomplie par cette commission depuis la dernière conférence et a procédé à son renouvellement, remplissant ainsi le rôle qui lui est dévolu de principal organe périodique de contrôle

des questions des communications internationales dans la Société des Nations.

Elle a siégé du 10 novembre au 9 décembre 1923 et a ainsi élaboré après trois semaines de discussions :

Une convention et un statut sur le régime international des voies ferrées ;

Une convention générale sur le régime international des ports maritimes, qui ne nous intéresse pas, n'entrant pas dans notre sujet ;

Une convention générale sur le transport en transit de l'énergie électrique ;

Une convention générale sur l'aménagement des forces hydrauliques intéressant plusieurs Etats, que nous exclueront également, n'entrant pas dans le sujet que je me suis proposé d'étudier.

Je les ai citées dans l'ordre où elles ont été adoptées et où elles figurent dans le texte officiel publié par la Société des Nations.

La convention et le statut sur le régime international des voies ferrées dont nous nous occuperons dans cette partie ne remplacent pas la convention de Berne de 1890.

Ils ont un caractère beaucoup plus général et contiennent surtout des principes et des idées directrices dont l'application doit être faite dans des conventions particulières.

La convention a été adoptée à l'unanimité ; elle a été signée dès l'issue de la conférence, au nom de vingt Etats.

La présente convention, dit l'article 3, « sera ouverte jusqu'au 31 octobre 1924 à la signature de tout Etat représenté à la conférence de Genève, de tout membre de la Société des Nations et de tout Etat à qui le Conseil de la Société des Nations aura, à cet effet, communiqué un exemplaire de la présente convention ».

Aux termes de ces articles étaient donc susceptibles d'adhérer à la Convention non seulement les membres de la Société des Nations, mais tout autre Etat, que le Conseil jugera bon d'admettre. Il résulte donc du commencement, le souci continuel qui préoccupe les auteurs de la conférence d'étendre la convention qui devait en ressortir à un nombre de plus en plus grand d'Etats.

L'adhésion s'effectuera au moyen d'un instrument communiqué au secrétaire général de la Société des Nations.

Le secrétaire notifiera ce dépôt immédiatement à tous les Etats signataires ou adhérents, spécifie l'article 5 de la convention.

Pour que la Convention comme toute autre convention puisse entrer en vigueur, il ne suffisait pas qu'elle soit signée par les représentants des Etats convoqués, mais ratifiée par les parlements respectifs ou dans les Etats où cette institution n'existe pas, par l'organe compétent pour donner force de loi conformément à sa constitution.

La présente convention n'entrera en vigueur qu'après avoir été ratifiée au nom de cinq Etats. Elle entrera en vigueur quatre-vingt-dix jours après la réception par le secrétaire général de la Société des Nations de la cinquième ratification.

Ultérieurement, la présente convention prendra effet, en ce qui concerne chacune des parties, quatre-vingt-dix jours après la réception de la ratification ou de la notification de l'adhésion, spécifie l'article 6.

Le statut composé de quarante-quatre articles est divisé en six parties dans lesquelles on cherche à régler le transit plus en détail qu'à la première conférence, qui se contenta de mettre les jalons.

Les six parties sont intitulées comme il suit : Echanges

internationaux par chemins de fer; emploi réciproque du matériel roulant et unité technique; rapports entre le chemin de fer et ses usagers; tarifs; arrangements financiers entre administrateurs dans leurs relations avec les intérêts du trafic international; dispositions générales.

Ainsi la première partie du statut s'occupe des échanges internationaux par chemins de fer.

Liaison des lignes internationales. — Pour garantir l'exécution rapide et sûre des transports internationaux, il faut que des mesures de caractère technique soient prises d'un commun accord et que des conventions et arrangements soient conclus à ce sujet entre les Etats et entre les administrations de chemins de fer.

Un grand progrès réalisé dans ce domaine par l'institution de l'unité technique gérée par le département fédéral suisse des chemins de fer.

Les conférences de l'unité technique tenues en 1882, 1886 et 1907 auxquelles participèrent l'Allemagne, l'Autriche, la Hongrie, la Belgique, la Bulgarie, le Danemark, la France, la Grèce, l'Italie, le Luxembourg, la Norvège, les Pays-Bas, la Roumanie, la Russie, la Serbie, la Suède et la Suisse établirent des prescriptions uniformes concernant l'écartement de la voie, les conditions techniques des wagons, la fermeture des wagons devant passer en douane, le transit du matériel roulant, l'adoption du frein continu, etc.

La haute importance de l'institution de l'unité technique pour le trafic international contribua beaucoup à son développement et à l'élargissement du cadre de son application.

L'article premier de la deuxième conférence spécifie qu'il est souhaitable que chaque Etat mit en contact son réseau avec l'Etat voisin, pour réaliser la continuité du service.

Mais l'alinéa *in fine* ajoute que « les dispositions qui précèdent n'entraînent aucune obligation en ce qui concerne les lignes créées dans un intérêt régional ou de défense nationale.

En effet, on ne pouvait pas imposer que le raccordement soit fait à des points où il générerait les intérêts régionaux ou la défense de l'Etat. Le projet des chemins de fer trans-pyrénéens prévoyait trois lignes. Chacune présentait des avantages économiques propres. Mais la ligne Oloron-Zuera était la seule à laquelle tenait l'Espagne, parce que seule elle débouchait en Aragon, province dévouée à la dynastie¹.

L'article 2 s'occupe du confort et du bien-être des voyageurs. Etant souhaitable, spécifie-t-il, que les usagers des chemins de fer et en particulier les voyageurs ne soient pas deux fois dérangés à une frontière (vu les opérations de sortie et d'entrée dans un autre Etat), les Etats s'efforceront de réaliser cette réunion soit par l'établissement de gares-frontières communes, soit par tous autres moyens appropriés.

L'organisation de la première gare-frontière remonte à un accord franco-bavarois en date du 3 juillet 1857² qui organisa sommairement la première gare internationale ou frontière. On distingue ainsi une station où deux services douaniers réunis procèdent ensemble aux vérifications. Ce système simplifie le plus possible les formalités douanières au moment du passage à la frontière.

La gare internationale de Wissembourg devait recevoir un poste de douane bavarois chargé du contrôle des convois entrant en Bavière.

1. Marcel Porte, *Revue d'économie politique*, année 1906.

2. De Clercq, tome VII, p. 299.

Les années suivantes de nombreuses conventions furent conclues avec la Belgique, celles du 20 septembre 1860 et du 4 mars 1862 prévoient l'établissement d'une gare mixte à Givet.

Les raccordements établis entre la France, la Belgique et l'Allemagne ont été établis sur le système de la double gare internationale. Les convois sont transmis sans rompre charge. La locomotive et le personnel de chaque pays franchissent la frontière, amènent le convoi jusqu'à la station internationale étrangère et le remettent à l'administration locale.

La surveillance douanière est pratiquée par chaque Etat dans sa propre gare.

La convention franco-italienne, du 20 janvier 1879, établit, elle aussi, deux gares internationales à Modane et Vintimille. La Compagnie italienne de la Méditerranée fait le service entre Modane et la frontière; par contre, le service entre la frontière et Vintimille est fait par la Compagnie française P. L. M.

C'est de même à la frontière franco-espagnole où à l'instar de la convention franco-italienne on a établi, en 1864, deux gares internationales.

L'Etat, sur le territoire duquel se trouvera la gare frontière commune, donnera à l'autre Etat toutes facilités pour l'établissement et le fonctionnement des bureaux nécessaires aux services indispensables à l'exécution du trafic international. Après guerre, la création de nouveaux Etats en déplaçant les frontières a déterminé des situations nouvelles, même au point de vue des voies ferrées. Les modifications de frontières, particulièrement importantes, ont rendu inutiles les stations internationales (gares-frontières)

existantes et ont imposé la nécessité d'en construire de nouvelles¹.

« L'Etat, sur le territoire duquel les lignes de raccordement où les gares frontières sont situées, accordera, sans qu'il soit de ce fait porté atteinte à ses droits de souveraineté ou d'autorité qui restent entiers, appui et assistance dans l'exercice de leurs fonctions aux fonctionnaires d'Etat ou aux employés de chemins de fer de l'autre Etat en vue de faciliter le trafic international », porte l'article 3.

L'article 4 contient, dans son deuxième alinéa, une disposition très importante qui spécifie que les Etats contractants s'engagent à donner au trafic international des facilités raisonnables et s'interdisent toute discrimination qui aurait un caractère de malveillance à l'égard des autres Etats contractants ou de leurs nationaux.

L'article 5 se réfère aux facilités données aux voyageurs et à leurs bagages et à une certaine dose de confort et de bien être. Jadis, les opérations de douane étaient très sévères. Il fallait descendre de la voiture avec les bagages pour les présenter aux douaniers et ensuite remonter (très souvent) sans porteur. Tandis qu'à présent conformément aux prescriptions du présent article, les opérations de contrôle de bagages sont effectuées dans le train même.

Cet article 5 vient, bien entendu dans des termes très, généraux, imposer au personnel de douanes et de police douanière, des mesures de politesse.

Obéissant à cet article les gouvernements ont donné des ordres en conséquence. Ils visent par exemple le cas où un train passera la frontière à une heure de nuit (entre 2 et 6 heures du matin). Les douaniers doivent faire le con-

1. *La situation générale des transports en 1921*. S. D. N., Genève, 1922; Introduction, p. XXIII.

trôle des voyageurs qui sont dans des compartiments, mais épargneront ceux qui sont couchés dans les wagons-lits. Les douaniers montent dans le train et effectuent leur contrôle à une heure plus favorable. Un arrangement dans le même sens fut pris par les gouvernements qui avaient participé à la conférence internationale pour la simplification des formalités douanières. Cette conférence avait terminé ses travaux quelques jours seulement avant l'ouverture de la conférence dont nous nous occupons. En effet, la convention internationale, pour la simplification des formalités douanières, a été signée à Genève le 3 novembre 1923 par vingt-trois Etats. Les administrations des douanes recommandent à leurs agents outre une saine et juste application des lois et règlements, *d'user de politesse*, de tact et de *courtoisie* dans leurs relations avec le public.

Dans le second alinéa du présent article les Etats s'engagent à encourager la mise en marche de trains directs ou à défaut la mise en service de voitures directes pour les grandes relations de trafic international, ainsi que toutes mesures ayant pour effet de rendre, sur lesdites relations, les voyages particulièrement rapides et confortables. A ce propos la même convention pour la simplification des formalités douanières de 1923 souhaite, dans son article 14 de voir généraliser la pratique de la visite douanière des bagages à main, dans les trains soit en cours de route, soit pendant le stationnement des trains en gare-frontière.

Il est désirable, écrit-on plus loin, que les droits et taxes auxquels sont soumis les principaux objets que le voyageur emporte ordinairement avec lui soient affichés dans les locaux de la douane et dans les voitures de chemins de fer.

En outre la convention désire que la nomenclature des articles prohibés soit aussi publiée, afin que les voyageurs sachent ce qu'ils doivent déclarer.

L'article 6 engage les contractants de prendre sur les itinéraires d'un trafic plus abondant et régulier toute mesure ayant un caractère même exceptionnel, afin de ne pas gêner le trafic des marchandises.

L'article 7 s'occupe du cas où le trafic sera temporairement suspendu. Il porte qu'alors l'Etat s'efforcera au plus tôt possible de rendre la ligne apte à recevoir le trafic international. Et, pour que le trafic ne souffre pas l'Etat acheminera les trains sur une autre ligne. C'est la même question qui, dans des termes plus généraux, fut élevée par le délégué hongrois à la quatrième conférence de communication et du transit et nous allons voir, quand nous nous occuperons de cette conférence, dans quel sens la question fut solutionnée.

L'article 8 porte dans son alinéa 2 une disposition suivant laquelle les Etats s'engagent à réduire au minimum possible les formalités de douane et à mettre en marche le plus tôt possible les trains afin que les marchandises et les voyageurs ne souffrent pas de retards.

Emploi réciproque du matériel roulant et unité technique.

Les Etats contractants doivent d'après l'article 9 inciter les Compagnies de chemins de fer à conclure entre elles des conventions leur permettant d'utiliser réciproquement le matériel roulant et de se prêter même quand le besoin en sera grand, des wagons vides pour le trafic international.

Cet article n'est appelé à jouer que dans des Etats où comme en France et en Angleterre, la plus grande partie des réseaux est exploitée par les compagnies privées. Il n'a aucune utilité dans les Etats qui exploitent eux-mêmes les chemins de fer.

L'article 10 prévoit que l'unification des conditions de construction et des installations techniques des chemins de fer est souhaitable.

On songe si loin à assurer le trafic international qu'on a mis dans l'article 11 la clause par laquelle les Etats contractants pourront recourir à une assistance en matériel de traction et même à une assistance en combustible ou en énergie électrique.

L'article 12 dans la crainte de voir le matériel de traction saisi pour diverses causes, a inséré cet article, dans lequel on dit que seulement après un jugement rendu par une instance nationale, le matériel est saisissable.

L'emploi et la circulation en trafic international des wagons des particuliers ou d'organismes autres que les administrations de chemins de fer feront l'objet de conventions spéciales, porte l'article 13.

Rapports entre le chemin de fer et ses usagers.

Article 14. — Dans l'intérêt du trafic international, les Etats contractants faciliteront dans toute la mesure raisonnablement permise par les circonstances, l'établissement d'accords permettant l'emploi d'un contrat unique couvrant la totalité du transport; ces accords s'efforceront d'atteindre le maximum d'uniformité qui peut être réalisé dans les conditions visant l'exécution du contrat direct

par chacune des administrations participant au transport.

A défaut d'établissement d'un contrat de transport unique, il sera donné des facilités raisonnables pour l'exécution sur la base de contrats successifs des transports s'étendant sur les voies ferrées de deux ou plusieurs Etats contractants, porte l'article 15.

L'article 16 : « Les dispositions principales à envisager dans les conventions particulières, régissant le contrat unique de voyageurs et de bagages, sont les suivantes :

a) Les conditions dans lesquelles le chemin de fer est tenu ou non d'accepter le contrat de transport;

b) Les conditions de la conclusion du contrat de transport et de l'établissement des titres définissant ledit contrat;

c) Les obligations des voyageurs relativement à l'accomplissement des formalités connexes telles que les formalités de douane nécessaires à l'exécution du transport;

d) Les conditions de livraison des bagages;

e) Les dispositions prévues en cas d'interruption de service ou autres difficultés affectant l'exécution des transports;

f) La responsabilité du chemin de fer résultant du contrat de transport;

g) L'exercice des actions naissant du contrat de transport et l'exécution du jugement.

Tarifs. — Une des questions les plus importantes est celle du prix qu'un voyageur ou une marchandise doit payer pour traverser le territoire d'un Etat. Si on avait laissé la question à la bonne volonté de chaque contractant, toute l'œuvre qui jusqu'à ce moment s'était élaborée, eût été détruite, car il suffit qu'un Etat abuse de ce droit en édictant des taxes différentes d'après l'origine ou la

destination du transport, pour que son territoire soit fermé.

Un autre aiguillon à prendre de semblables mesures serait la malveillance. Ses conséquences seraient aussi dangereuses pour les relations internationales que l'arbitraire pour les taxes.

Convaincus de la gravité du problème, les contractants dans les six articles (18 à 24) ont arrêté ce qui suit :

Personne autre que l'Etat intéressé ne peut fixer le taux de ces tarifs. Ces tarifs avant leur mise en vigueur doivent être publiés conformément aux règles fixées par la législation intérieure. Tous les contractants doivent être mis en connaissance de chaque modification de tarif.

Le prix pour les voyageurs et leurs bagages représente le prix du transport et les frais accessoires (art. 18).

Le chemin de fer ne peut refuser à chaque transport le tarif qui lui est applicable, dès lors que les conditions dudit tarif sont remplies.

Il ne peut être perçu aucune somme, en dehors des tarifs préalablement établis, si toutefois elle ne représente pas le prix d'un service imprévu et rendu en cours de route.

Les contractants s'engagent encore à ne pas frapper les intérêts de l'Etat ou des ressortissants sans autre but que la malveillance.

La marchandise qui est transportée avec un contrat unique qui contient le lieu initial et celui de destination doit être transmise aux frontières de la main de l'Etat d'où elle sort à celui où elle entre sans autre interruption, que celle nécessitée par les opérations de douane, d'octroi ou de police (art. 21).

Les Etats contractants, spécifie l'article 23, s'efforceront d'établir des tarifs internationaux.

La cinquième partie s'occupe des arrangements d'ordre financier intervenus entre les administrations dans leurs relations à l'occasion des échanges internationaux. Elle renferme quatre articles (25 à 28).

La sixième partie intitulée « Dispositions générales » est la dernière de la convention et contient quinze articles (29 à 44 inclus.)

Les dispositions du présent statut d'après les termes de l'article 29, peuvent être dédaignées autant que les intérêts vitaux ou la sûreté de l'Etat l'oblige. Mais même dans ce cas, les principes doivent être observés dans toute la mesure du possible, ajoute le dernier alinéa.

En ce qui concerne la durée pendant laquelle un Etat pourrait déroger aux dispositions du statut, elle sera aussi limitée que possible.

Quoique dans ses termes généraux le statut proclame l'obligation de la part des contractants de faciliter le transit tant des voyageurs que des marchandises, l'Etat a le droit d'interdire même la traversée de son territoire par les indésirables, et les marchandises d'une catégorie dont l'importation est interdite. En ce qui concerne les voyageurs, les indésirables sont les nationaux exilés ou les étrangers qui par leurs idées constituent un danger pour l'Etat ou une excitation pour les foules.

Par marchandise interdite il faut entendre comme pour les voyageurs les marchandises qui comme les drogues : opium, hachisch, etc., importées clandestinement, sont prohibées par la législation intérieure. Les raisons qu'un Etat peut invoquer pour refuser de mettre son territoire à la disposition d'un transport, sont d'après l'article 30 au nombre de quatre, savoir : la santé, la sécurité publique, précaution contre les maladies des animaux et des végétaux.

En résumé le présent statut ne s'impose aux Etats contractants qu'autant qu'il ne froisse pas ses intérêts vitaux. Chaque contractant prendra les mesures nécessaires relatives au transport des marchandises dangereuses. Il faut toutefois que les mesures prises n'aient pas des effets contraires aux principes du statut.

Les contractants auront d'autre part le droit de prendre les mesures de police que bon leur semble.

Toutes les dispositions du statut ne sont pas édictées aussi pour le temps de guerre. Elles régissent le transport en temps de paix. Si toutefois elles peuvent intégralement ou partiellement subsister en temps de guerre les termes de l'article 32 sont satisfaits.

Ces dispositions du Statut d'après l'article 33 ne représentent pas un maximum des avantages, mais bien au contraire un minimum. Par conséquent les Etats ont la liberté de conclure des conventions leur apportant des avantages plus grands, à condition qu'elles ne contredisent pas les principes contenus dans le statut.

L'article 35 s'occupe de la procédure à suivre en cas de litige.

Au cas de difficultés, si les parties en litige ne règlent pas leur différend entre eux, il faut recourir à l'organe institué par la S. D. N. en ce qui concerne les communications et le transit (la commission technique et consultative).

Si le différend ne peut être réglé de cette manière, on le soumettra à la procédure de l'arbitrage, à moins que les parties n'aient décidé ou ne décident, en vertu d'un accord entre elles, de le porter devant la Cour permanente de Justice internationale.

L'article 36 règle la procédure arbitrale et celle devant la Cour internationale.

Les Etats signataires établiront conformément à l'article 37 entre eux des conventions permettant l'exécution des dispositions du présent statut.

Les articles 38 et 39 visent le transport automobile. Ils envisagent une hypothèse assez fréquente en pratique; celle d'un transport empruntant tant la voie ferrée qu'un autre mode de transport, la mer ou la route, par exemple. Dans ce cas aussi, conformément aux termes des articles, les Etats transitaires accorderont des facilités raisonnables.

Les Etats contractants s'engagent à mettre en harmonie avec cette convention, les dispositions qui se trouvent dans les autres conventions aujourd'hui en vigueur, dès que les conditions économiques, géographiques ou techniques le permettront (art. 40).

L'article 41 se réfère à tout organe qui serait créé en conformité des dispositions de l'article 24 du Pacte, concernant les communications et le transit et qui devra échanger avec les services compétents de la Société tous renseignements utiles concernant l'exercice de leur mission de coopération internationale.

L'article 42 est ainsi libellé : « Les Etats contractants prendront toutes mesures nécessaires pour que soient communiquées à la S. D. N. toutes informations de nature à permettre aux organismes de la Société l'exercice des tâches qui leur incombent en vue de l'application de la présente convention. »

« Il est entendu, suivant l'article 43, que le présent statut ne doit pas être interprété comme réglant en quoi que ce soit les droits et obligations *inter se* de territoires faisant

partie ou placés sous la protection d'un même Etat souverain, que ces territoires pris individuellement soient ou non Etats contractants. »

L'article 44 : « Rien dans les précédents articles ne pourra être interprété comme affectant en quoi que ce soit les droits ou obligations de tout Etat contractant en tant que membre de la S. D. N. » Une fois de plus nous voyons que la présente convention ne doit pas être considérée comme empiétant sur le Pacte de la S. D. N. mais elle le complète.

La Convention ferroviaire votée par cette conférence est celle qui aujourd'hui régit les communications internationales ; elle est destinée à devenir la *magna charta* du régime international des chemins de fer.

LA TROISIEME CONFERENCE DE TRANSIT

La troisième conférence générale des communications et du transit siégea du 23 août au 2 septembre 1927 sous la présidence de M. Aguero y Bethancourt, délégué de Cuba. Le choix du président fut fait par le Conseil de la S. D. N.

A la différence des deux premières conférences générales, la conférence de 1927 n'avait pas à son ordre du jour aucun texte de convention à élaborer. A côté des Etats membres de l'organisation des communications et transit, les Etats-Unis d'Amérique, l'Egypte, l'Equateur et la Turquie ont pris part à la suite de l'invitation du Conseil de la S. D. N.

La tâche consistait essentiellement à mettre au point les méthodes de coordination internationale utilisées par la S. D. N. dans le domaine des transports.

On procéda d'abord à la vérification de pouvoirs des délégués. Ensuite, la conférence nomma trois commissions : Première commission : Recueil et diffusion de renseignements généraux intéressant les communications et le transit. Cette commission a nommé un Comité restreint et quatre sous-commissions.

Deuxième commission : Pièces d'identité pour personnes sans nationalité.

Troisième commission : Revision du règlement d'organisation et du règlement intérieur adoptés à la Conférence de Barcelone.

Le plus important objet des délibérations de la conférence fut la création auprès de l'organisation d'un centre de documentation qui recueillerait et répandrait des informations sur les communications et le transit.

Ce fut aussi à cette conférence qu'on a cherché à donner une solution au cas où une circonstance quelconque, par exemple une grève générale des chemins de fer venait rendre impossible le transit normal à travers un ou plusieurs pays. C'est la délégation hongroise, par la voix de son chef, M. Dietrich de Sachsenfels qui a soulevé cette possibilité et qui chercha à démontrer son importance.

A la suite de l'intervention du délégué des Pays-Bas, on a assimilé au cas d'une grève générale le cas de tremblement de terre ou des inondations.

Après l'intervention du président de l'Assemblée, la question fut envoyée pour être mise à l'étude à la Commission consultative et technique.

Avant que la proposition fût envoyée à la commission consultative et technique le délégué de la Tchécoslovaquie fit une distinction envisageant deux cas :

1° La marchandise ou les voyageurs n'ont pas franchi la frontière de l'Etat où l'événement qui empêche le transit vient de se produire, et

2° Le convoi se trouve déjà avoir franchi sa frontière.

Pour le premier cas, à son avis, la solution dépendra des divers calculs faits par le propriétaire de la marchandise qui trouva bon d'attendre ou de lui faire suivre une autre voie. Pour le second cas, le transport sera obligé d'attendre la reprise des communications.

A la suite de ses travaux la commission a adopté le vœu suivant : « Au cas où un événement grave de caractère général vient à interrompre en totalité ou en partie,

le transit international sur le territoire d'un Etat, ceux des Etats contractants, dont les lignes peuvent utilement concourir au rétablissement du trafic interrompu, s'engagent, chacun en ce qui le concerne et dans les conditions prévues par la Convention, sur la liberté du transit, à coopérer à ce rétablissement.

« Sous réserve des dispositions des engagements internationaux concernant les transports par voie ferrée, le transport des voyageurs et les transports postaux seront assurés par la voie la plus courte et la plus rapide, celui des marchandises par la voie la plus économique, dans tous les cas, le trafic sera restitué à la voie qu'il emprunte normalement en un point aussi rapproché que possible de celui où il a dû être dévié.

Ce qu'on a voulu, c'est étendre une disposition qui en ce qui concerne le transit qui nous intéresse (ferroviaire) figurait déjà depuis 1923 à l'article 7 de la Convention sur les chemins de fer¹.

Ce fut aussi cette conférence qui a prié la S. D. N. de préparer un projet d'accord destiné à remplacer les visas consulaires par des cartes de transit, afin de faciliter le transit aux émigrants se rendant d'Europe dans les pays d'outre-mer.

1. Convention internationale signée à Genève le 9 déc. 1923 sur le régime international de chemins de fer.

LA QUATRIEME CONFERENCE.

La quatrième conférence de communications et transit se rassembla à Genève du 12 au 24 octobre 1931, ayant comme ordre du jour les points suivants :

1° Examen du rapport sur l'œuvre accomplie par la Commission consultative et technique des communications et du transit depuis la dernière conférence générale.

2° Examen du rapport présenté par le secrétaire général de la S. D. N. sur les mesures prises en exécution des décisions des conférences antérieures.

3° Renouvellement de la commission consultative et technique des communications et du transit.

4° Mesures à prendre en cas d'événements graves de caractère général affectant les voies de communication;

5° Examen de l'opportunité aux points de vue économique et social :

a) D'une stabilisation des fêtes mobiles;

b) D'une simplification du calendrier grégorien.

Comme suite aux vœux exprimés par le comité des quatre institué par la conférence générale précédente, en ce qui concerne les entraves qui empêcheront momentanément le libre transit, la quatrième conférence formule la recommandation suivante : « La Conférence générale de communications et du transit est d'avis qu'au cas où le transit international sur le territoire d'un ou plusieurs Etats

viendrait à subir une grave interruption, ceux des Etats, dont les moyens de transport pourraient utilement concourir à l'établissement d'un trafic se substituant temporairement au trafic interrompu devraient, chacun en ce qui le concerne, coopérer à l'établissement de ce trafic temporaire.

Il devrait être entendu que, sous réserve des dispositions des engagements internationaux concernant les transports, les voyageurs ou les marchandises transportés seraient, autant qu'il est possible et dans toute la mesure compatible avec l'intérêt de ces voyageurs ou de ces marchandises, acheminés par un nouvel itinéraire comportant la plus grande réduction du parcours en détournement. »

LE TRANSIT DE L'ENERGIE ELECTRIQUE

Parmi les applications mécaniques de l'énergie électrique, la traction électrique occupe une place importante et a trouvé de nombreuses et larges applications. Je n'ai pas l'intention de faire l'historique du développement pris par la traction électrique depuis les premières expériences faites par Siemens en 1881 à Berlin et je passerai aussi par-dessus les vastes applications de la traction électrique aux tramways en ville ou aux chemins de fer de communication interurbains.

Des grandes lignes de chemins de fer ont été électrifiées dans de nombreux pays de l'Amérique et de l'Europe (Suisse, France, Italie, Allemagne, Suède, Norvège, Hollande, Hongrie, Angleterre, etc...) et de nouveaux projets sont mis à l'étude ou à l'exécution. Dans les divers pays l'électrification des chemins de fer s'est effectuée dans des proportions plus ou moins grandes, qui correspondent aux conditions locales dans lesquelles le problème est encadré. La Suisse a électrifié tout son réseau. La France a établi un programme visant à étendre la traction électrique à 8.893 km. de grandes lignes en prenant l'énergie nécessaire à la Haute Dordogne et au Rhône¹. La Suède elle aussi a donné un grand développement à la traction électrique. L'Au-

1. *Situation des transports en 1921*. S. D. N., Introduction. p. XXXVIII.

triche ayant perdu par le traité de Saint-Germain ses mines de charbon, fut obligée d'acheter à l'Allemagne le charbon. Pour remédier à cette situation des projets d'électrification furent mis à l'étude. L'Italie avait le 30 juin 1920 déjà 460 km. de ligne à traction électrique. Le programme complet prévoit la transformation d'au moins 6.000 km. de grandes lignes.

La traction électrique sur les grandes lignes de chemins de fer a été appliquée pour des divers motifs : la rationnelle utilisation des sources d'énergie surtout pour les pays qui manquent de combustible propre, mais riches en forces hydrauliques; l'amélioration du trafic tant du point de vue quantitatif que qualitatif, la réduction des dépenses d'exploitation; le confort des voyageurs et de la population des localités par où passent les diverses voies et la pénurie de charbon dont on a eu à souffrir pendant et après la guerre.

Il y a des pays qui possèdent des sources électriques capables de satisfaire aux besoins intérieurs et d'exporter à l'extérieur (l'étranger), chose qui lui crée une nouvelle source de revenus.

Mais, supposons comme en réalité cela se passe assez souvent, le pays acheteur séparé par un tiers pays du pays vendeur. Comment résoudre le problème dans le cas où le tiers pays se refuse à admettre le transit au-dessus de son territoire du courant électrique?

Il paraît au premier abord que le pays transitaire ne soit aucunement lésé par le fait d'accorder le passage du câble transporteur d'énergie. Mais il se pourrait qu'au point de vue économique l'Etat transitaire souffre du fait du transit qu'il accorde. Supposons que l'Etat auquel le transit est demandé approvisionne en charbon le pays

destinataire. A la suite de ce passage qu'il accorde, évidemment ses intérêts sont lésés, un débouché lui est fermé. Pour qu'il ne se trouve pas dans une pareille situation, la seule solution est de refuser purement et simplement les installations sur son territoire des câbles transporteurs.

Mais il arrive que les intérêts du pays transitaire ne soient aucunement lésés et qu'il accorde les installations nécessaires.

En ce qui touche les installations, la solution logique est qu'il n'est nullement tenu d'y prendre part, comme concernant que les Etats intéressés. Mais la surveillance, l'entretien des travaux, à qui incombent-ils ? Si c'est à ceux qui sont intéressés : les pays exportateurs et le pays importateur, comment l'exercer sur un territoire qui ne leur appartient pas ? Si c'est le pays transitaire, quel intérêt, quel bénéfice y trouvera-t-il ? Autant de questions, qui étant donné le développement du mécanisme et des électrifications d'après-guerre, demandaient une solution. La question fut apportée à la deuxième conférence générale de communications et du transit à Genève en 1923.

Cette convention a été élaborée pour répondre au vœu suivant formulé par la conférence de Barcelone, à l'occasion de ses délibérations relatives au régime international des voies ferrées. « La conférence considérant qu'il est désirable pour l'amélioration des voies et communications d'intérêt international que les Etats possédant de l'énergie électrique en abondance en cèdent aux Etats qui en manquent, émet le vœu que la question soit mise à l'étude. »

La commission consultative et technique saisie de ce vœu, chargea une sous-commission spéciale, présidée par M. Holck-Colding et avec le concours de M. Bignami

délégué d'Italie à la Conférence de Barcelone, qui avait pris l'initiative de ce vœu, d'examiner en principe les mesures internationales qui pourraient être envisagées pour faciliter l'amélioration des communications par l'utilisation de l'énergie électrique.

La commission chargée ainsi d'étudier le problème, se heurta à l'inconvénient de la nouveauté du problème qui n'avait pas fait l'objet de réglementations.

C'était, en d'autres termes, tout à créer.

Pour ce motif et parce que la commission s'était rendu compte que la question ne pouvait être actuellement étudiée avec profit dans ses termes généraux, suivant l'exemple du Congrès de Vienne qui, dans une certaine mesure, s'était trouvé, il y a un siècle, dans une situation analogue vis-à-vis du problème des voies navigables, la commission a décidé de n'insérer dans ses projets, au lieu d'une législation détaillée se suffisant à elle-même, que quelques principes directeurs dont la mise en application concrète serait réservée à des accords particuliers entre Etats intéressés, que les Etats s'engageraient à conclure au fur et à mesure de leurs besoins. La commission a envisagé deux questions isolées, celle du transport en transit de l'énergie électrique, et celle de l'aménagement des forces hydrauliques. Toutes deux intéressaient la collectivité des nations et peuvent faire l'objet d'obligations internationales d'ordre général.

La convention sur le transport de l'énergie électrique constitue la première tentative de réglementation internationale en la matière. L'absence de toute expérience internationale dans ce domaine a provoqué des difficultés considérables qui ont dû être surmontées, pour aboutir à un accord acceptable pour tous les gouvernements. En effet,

le transport en transit de l'énergie électrique diffère essentiellement d'un transport de marchandise en ce qu'il nécessite l'établissement préalable d'une voie spéciale sous forme d'une ligne à haute tension sur le territoire de l'Etat transitaire et ne pouvant servir à aucune autre fin. De plus, le transit de l'énergie électrique n'est pas susceptible comme celui des marchandises pour l'Etat qui l'autorise d'un profit direct et immédiat. En dépit de ces circonstances, de nature à empêcher l'établissement d'une convention internationale, la conférence est parvenue à réaliser un accord, préparant l'avenir et ouvrant à la coopération internationale, une voie nouvelle dans un domaine qui, selon toute prévision, est appelé à se développer de plus en plus et à prendre une importance de premier plan dans la vie économique du monde. L'énergie électrique est une richesse pour les Etats qui la possèdent. Elle est un besoin pour les pays qui en sont dépourvus. Il est donc de l'intérêt de tous de faciliter la circulation de cette richesse comme de toutes les autres. Cette circulation ne pouvant s'effectuer que par des voies spéciales, il importe de ne pas imposer à leur établissement des entraves artificielles injustifiées.

La convention se borne à ne rien imposer aux Etats participants et ouvre la voie des négociations de cas à cas d'après la demande faite par un Etat à l'autre. Ainsi la convention adoptée ne comporte que des engagements d'ordre moral destinés à faciliter les accords entre les Etats en vue du transport en transit de l'énergie électrique et précisant que ce transport ne sera soumis à aucune taxe ou droit spéciaux. Elle prévoit toute une série de dispositions à envisager dans les accords entre Etats en matière de transit d'énergie électrique. D'après ces dispositions

l'Etat autorisant le transit sur son territoire, ne doit supporter aucun frais. D'un autre côté, les intérêts des Etats exportateurs et importateurs doivent être sauvegardés.

Les solutions techniques ne doivent être influencées par aucune considération d'ordre politique.

La commission consultative et technique avait vivement désiré qu'on propose de soumettre à la Cour permanente de Justice internationale, selon les précédents de la conférence de Barcelone, le règlement de tous les différends relatifs à l'interprétation ou à l'application du statut, mais il lui a semblé, qu'au moins actuellement, le texte proposé n'était pas de nature à permettre un tel recours.

Ce recours est, en effet, la garantie la plus désirable d'exacte application des règles du droit inscrites dans une convention de droit international. Mais la plupart des articles du statut proposé fixent moins des règles de droit précises qu'ils n'indiquent d'une façon très générale les principes d'accord à conclure. Dans ces conditions, il n'a pas paru possible de demander aux Etats de donner d'avance mandat à une juridiction quelconque de décider de leur différend sur l'interprétation ou l'application du texte.

Selon les précédents de la convention de Barcelone, le texte est rédigé sous forme de convention contenant la partie générale et protocolaire et le statut.

Le texte de la convention correspond exactement aux textes des conventions de Barcelone avec la seule différence que l'article sur la mise en vigueur de la convention a été modifié. Il a paru suffisant de prévoir pour cette mise en vigueur la ratification de trois Etats au lieu de cinq. Elle fut signée par douze Gouvernements.

Le projet de Statut relatif au transport en transit de l'énergie électrique.

Il n'a pas été jugé nécessaire de donner la définition du « transport en transit de l'énergie électrique », les principes de la définition du transit adoptée à Barcelone s'y appliquent. On pourra donc considérer comme transport en transit d'énergie électrique à travers le territoire placé sous la souveraineté ou l'autorité d'un Etat contractant tout transport effectué sur ce territoire, d'énergie non produite et non utilisée en totalité dans les limites de ce territoire.

Le statut contient six articles.

L'article 1^{er} contient le principe de la conclusion d'accords entre Etats contractants pour régler « tout ce qui a rapport » au transport en transit de l'énergie électrique. Ces mots doivent être entendus d'une façon absolument générale. Ils s'appliquent notamment aux travaux à faire, qu'ils soient à effectuer par les Etats directement ou par des compagnies concessionnaires et comprennent toutes parties techniques des projets, les travaux proprement dits, les dispositions relatives à la surveillance, aux dommages causés, etc...

L'article 2 vise la règle selon laquelle les solutions adoptées pour assurer le transit seront inspirées par des considérations exclusivement techniques.

L'article 3 vise la règle conforme d'ailleurs à celle fixée pour la liberté en général du transit d'après laquelle ne sera perçu aucun droit ou taxes spéciales en raison de ce transit.

L'article 4 prévoit les mesures à prendre pour l'exécu-

tion des solutions techniques adoptées en vertu des articles précédents.

L'article 5 est relatif au règlement des différends. Il envisage la solution par l'arrangement amiable. Dans le cas où des motifs de défense militaire sont invoqués, pour s'opposer à un transport en transit, même la procédure de tentative de règlement amiable est écartée.

L'article 6 est identique à l'article 15 du statut sur la liberté du transit.

La Convention devant rester en vigueur jusqu'au 31 octobre 1924, les noms des parties et de leurs représentants seront inscrits à cette date suivant l'ordre alphabétique.

(Suivent les noms).

Ce qu'on a voulu faire premièrement dans la rédaction du texte de cette conférence fut le souci que les Etats au-dessus desquels les câbles transporteurs passeront ne puissent pas refuser *de plano* et sans motif l'invitation d'un Etat de négocier la possibilité d'installation de ces câbles. Pour éviter cette chose, les Etats contractants sont engagés conformément au premier article à répondre aux invitations faites à cet effet. Les invitations de négociations ne peuvent pas émaner de la part de tout Etat, mais seulement de la part des Etats qui ont adhéré à la présente convention.

En ce qui concerne les accords visés par le premier article, les parties peuvent négocier sur les points suivants énoncés à l'article 4 :

a) les conditions générales d'établissement et d'entretien des lignes ;

b) les prestations équitables à fournir à l'Etat sur le territoire duquel s'effectue le transport en transit pour

frais, risques, dommages et charges de toute nature, dépenses d'administratiin et de surveillance, occasionnés par l'établissement et le fonctionnement des lignes, ainsi que pour le remboursement des frais d'entretien, s'il y a lieu.

c) l'organisation de contrôle technique et de la surveillance de la sécurité publique.

d) les modalités des communications téléphoniques ou télégraphiques nécessaires pour le service du transport en transit d'énergie électrique ;

e) le mode de règlement des différends sur l'interprétation et l'application des accords. L'accord une fois conclu, les Etats s'engagent à mettre leur législation intérieure en harmonie avec celle résultée des accords internationaux (art. 7). Cependant conformément aux articles suivants la convention n'impose nullement aux Etats contractants l'obligation d'exproprier ou d'établir des servitudes.

L'article 2 définit ce qu'il faut entendre par transport en transit : « Est considérée comme transportée en transit à travers le territoire d'un Etat contractant l'énergie électrique qui le traverse par des conducteurs spécialisés, sans être même en partie, ni produite, ni utilisée, ni transformée dans les limites de ce territoire ». Car si l'énergie devait subir une transformation quelconque à travers l'Etat transitaire, le caractère de transit sera perdu.

Si toutefois les Etats invités à participer aux négociations pour l'établissement des lignes qui conduiraient l'énergie au-dessus de leur territoire invoqueraient de justes motifs, d'où il résulte suffisamment que ses intérêts de toute nature seraient lésés, les Etats sont dispensés de se conformer aux dispositions de l'article premier.

En ce qui concerne la question mise au commencement

de ce chapitre, si c'est l'Etat qui fait les installations au-dessus du territoire d'un autre Etat ou si c'est l'Etat au-dessus duquel les installations sont effectuées lequel a le droit de police et en cas de conflit sur l'établissement des lignes, le transport ou les installations qui nécessitent ce transport, l'article 5 dans des termes assez clairs spécifie que l'Etat qui permet les installations sur son territoire est seul en droit de décider conformément à sa législation intérieure. Ici aussi les principes de droit international ne sont pas méprisés. Aussi les principes de la Convention de Barcelone concernant le respect de la souveraineté de l'Etat, s'appliquent.

Pour ne pas tenter les Etats qui accordent le transit et qui, d'après ce que nous venons de voir ne tirent aucun profit de ce transit, de créer à leur bénéfice une source de revenu tirée de l'établissement d'une taxe ou droit perçu à l'occasion du transport, on interdit (art. 6) d'en percevoir.

En ce qui concerne la question de savoir si cette convention subsiste en temps de guerre, la Convention spécifie que les belligérants n'ont pas l'obligation de la respecter : néanmoins elle subsistera dans la mesure compatible avec les droits et devoirs des belligérants établis d'après le droit international (art. 7).

De même qu'à l'article 33 de la deuxième conférence de transit, l'article 10 de la présente convention n'interdit pas la concession de facilités plus grandes que celles permises par la présente convention, si toutefois elles ne sont pas en contradiction avec elle. Par facilités on comprend dans les termes de l'article 10, tant celles qui ont été accordées avant la conclusion de la convention, donc sans qu'on

puisse la prévoir, que celles prévues dans les accords intervenus après l'adhésion.

On n'admet pas que les termes de la convention contredisent les termes des traités conclus à la fin de la guerre ou des autres traités au caractère général. Lorsque contradiction apparaîtra, on suivra les termes des traités.

Toute disposition qui contredira les dispositions du Pacte de la S. D. N. est nulle (art. 14).

L'article 12 règle la procédure en cas de différend né entre les contractants de la façon qui suit : si le conflit né, peut être aplani entre les parties, il sera aplani de la sorte. Sinon, les parties viendront en face de la commission consultative et technique (instituée par la S. D. N.) Le présent article ne s'appliquera qu'aux litiges résultés de l'alinéa 2 du premier article de la Convention.

Les articles 15 à 22 inclus renferment des dispositions relatives à l'adhésion, dénonciation, entrée en vigueur et la révision de la Convention. Leurs dispositions ne diffèrent pas sensiblement de celles contenues dans les conventions étudiées antérieurement.

La Convention fut rédigée en deux langues : française et anglaise. Les deux textes feront également foi.

Sont susceptibles d'adhérer et seulement jusqu'au 31 octobre 1924 tout Etat représenté à la Conférence de Genève, tout membre de la S. D. N. et tout Etat à qui le Conseil de la S. D. N. aura à cet effet, communiqué un exemplaire de la présente Convention (art. 15).

Les adhérents à cette convention, doivent la ratifier.

Les ratifications seront transmises au secrétaire général de la S. D. N. qui est obligé de les communiquer à tous Etats signataires ou adhérents.

La Convention n'entrera en vigueur que si elle est ra-

tifiée par trois Etats. Son entrée en vigueur n'est pas fixée pour un certain délai, mais le quatre-vingt-dixième jour de la réception de la troisième adhésion. Ces ratifications seront envoyées au secrétariat général de la S. D. N. Une fois la convention entrée en vigueur, chaque Etat pourra faire jouer la convention 90 jours après la notification de l'adhésion (art. 18).

L'article 19 concerne le Secrétaire général de la S. D. N. On lui impose l'obligation de tenir un recueil dans lequel il enregistrera au jour toutes les adhésions et toutes les dénonciations. Des copies d'après ce recueil seront communiquées aux parties intéressées le plus souvent possible.

L'article suivant prévoit la procédure de la dénonciation. Nul Etat y adhérent ne pourra être considéré comme ne faisant plus partie des adhérents, que cinq ans à partir du jour de son entrée en vigueur pour cet Etat-là. La dénonciation est adressée au Secrétaire de la S. D. N et doit être publiée aussi comme l'adhésion. La dénonciation n'aura effet qu'une année après la date à laquelle elle aura été reçue par le Secrétaire général.

Si l'Etat signataire ou adhérent possède des colonies ou des protectorats il ne s'ensuit pas que l'Etat devenant partie de la convention pour lui-même, l'Etat engage par cet acte ses colonies et ses protectorats. S'il veut faire jouir de la convention ses colonies ou ses protectorats, il faut qu'il fasse mention expressément de cette intention. En ce qui concerne la dénonciation, même procédure (art. 21)

La révision, conformément au dernier article de la convention, peut être demandée à toute époque par un tiers des contractants.

Suivent la date et le lieu de l'élaboration de la Con-

vention; le nombre des exemplaires et les signatures des délégués.

La Convention est suivie d'un protocole qui a la même force que la Convention et qui prévoit deux questions. La première rappelle aux Etats contractants que la Convention n'entend pas accorder des mesures de faveur aux entrepreneurs ou propriétaires des lignes de transit, au préjudice des propriétaires ou entrepreneurs nationaux, et la seconde confirme que la présente convention ne s'applique exclusivement qu'aux lignes qui *transmettent* l'énergie électrique; n'entrant dans cette dénomination ni les lignes qui sont employées à la transmission des signaux ni celles servant à la transmission de la parole.

LES ÉMIGRANTS EN TRANSIT

On nomme émigration, l'abandon d'un pays, pour aller s'établir dans un autre avec l'intention bien définie de ne point y revenir.

Cette question très à l'ordre du jour pendant la seconde moitié du ^{xix}^e siècle, fut depuis, réglementée par la plupart des pays, et spécialement par les pays nommés de grande émigration comme la Chine et le Japon et ceux de grande immigration, comme les Etats-Unis jusqu'à la guerre (1914).

L'émigration, plus exactement l'émigrant, devait intéresser non seulement le pays quitté et celui où il se rendait, mais aussi les pays qu'il traversait pour s'y rendre. Très souvent, les émigrants éblouis par des fallacieuses promesses de quelques gens intéressés, partaient à l'endroit si merveilleusement décrit par eux, et, si les promesses ne correspondaient pas aux réalités, les émigrants retournaient chez eux. Mais il arrive que les pays d'origine ne reçoivent plus leurs sujets, et alors, où et de quoi peuvent-ils vivre ?

La Russie, en 1877 et 1878, refusa de recevoir les Russes partis de Saratoff, pour s'établir comme colons au Brésil et qui durent y retourner. Les Russes, débarqués en Allemagne et en Hollande, furent aidés respectivement par les gouvernements de ces deux pays, jusqu'au

moment où la Russie consentit à les recevoir. Un cas semblable s'est produit, lorsque les Juifs russes émigrèrent aux Etats-Unis et en Autriche en 1881 et 1882. Huit cents d'entre eux revenus d'Amérique à Paris, furent entretenus aux frais du gouvernement français¹.

Mais en vertu de quel droit un gouvernement aide-t-il les émigrants déçus ? Simplement par mesure d'humanité. Pour ne pas laisser mourir de faim des gens qui, pour la plupart du temps, n'étaient pas coupables, mais étaient attirés par d'alléchantes promesses.

De pareilles situations, la fréquence et l'intensité de l'émigration attirèrent l'attention des gouvernements qui commencèrent à prendre des mesures et à imposer certaines conditions aux émigrants empruntant en transit leur territoire. La Prusse, par les lois des 6 mai 1892, 27 mai 1898, 3 avril 1895 et 25 février 1905, interdisait d'entrer dans le royaume de Prusse à moins de posséder un passeport en règle, un billet pour l'Amérique et une somme suffisante pour assurer le transport à destination.

Après la grande guerre, les émigrations ne cessèrent point. Le souci pris à l'entrée d'un pays, soit qu'il s'agisse d'un simple particulier, soit d'une masse d'émigrants, amène comme conséquence le renforcement du régime des passeports. Mais le passeport est un acte compliqué et qui entraîne des frais excessifs. En outre, la conférence des passeports, tenue à Genève du 12 au 18 mai 1926 avait émis le vœu que toutes les facilités soient accordées pour le passage en transit des émigrants se rendant d'Europe dans les pays d'outre-mer. La troisième

1. Bonfils et Fauchille, *Droit international public*, 3^e édit., § 411.

conférence générale des communications et du transit, un an plus tard fait une demande à la S. D. N. dans le même sens. Elle lui a également demandé d'envisager la possibilité d'une pièce d'identité internationalement reconnue afin d'accorder des facilités de déplacement aux personnes sans nationalité.

Pour parer à ces difficultés et répondre au vœu émis trois ans auparavant, une conférence européenne s'est réunie du 10 au 14 juin 1929 à Genève, qui devait régler les cartes pour les émigrants en transit. Elle adopta, le 14 juin 1929, un Arrangement relatif à l'établissement d'une carte de transit pour émigrants et un Accord abolissant les visas des passeports pour eux.

Ces visas sont remplacés maintenant par une carte de transit¹ qui est remise aux émigrants par les compagnies de navigation. Cet accord a été signé par les pays suivants : Belgique, France, Grande-Bretagne et Irlande du Nord ainsi que par le territoire de la Sarre. Il a été signé *ad referendum* par les pays ci-après : Ville libre de Dantzig, Finlande, Grèce, Hollande, Bulgarie, Pologne, Roumanie et Suisse. Le nombre des signatures obtenues ont permis, conformément à son article 11 de donner effet à cette convention à partir du 12 septembre 1929, sans les ratifications habituelles.

1. Voir le modèle à l'annexe.

LE PASSEPORT

Le passeport est un certificat délivré par l'autorité pour la libre circulation des personnes, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur. Pour bien connaître l'institution, nous indiquerons, grâce aux documents que nous possédons, son historique depuis l'antiquité jusqu'à nos jours.

Dans l'antiquité l'étranger était par définition l'ennemi, et d'où qu'il vienne il était accueilli comme tel. On comprend qu'alors le désir de voyager ne hantait personne.

Pourtant, les rares voyageurs qui devaient franchir la frontière d'un pays, n'étaient pas obligés d'avoir un passeport. Si on s'en munissait, c'était pour pouvoir être protégé par les autorités représentant le pays d'origine du sollicitant.

Outre les motifs indiqués ci-dessus, le passeport ne pouvait exister, parce que dans l'antiquité, n'existait aucune règle de droit au sujet des relations internationales, un Etat n'était pas obligé de reconnaître les papiers présentés par le sujet d'un autre Etat.

L'emploi de pièces destinées à donner des facilités et à assurer une protection aux voyageurs apparaît à Rome à l'époque impériale. Des diplômes, des lettres (*trac-toria*), étaient délivrés aux courriers et aux personnes, par la grâce impériale. Une loi, la *Lex Cornelia de falsis*,

(Dig. 27 par. 2), fut édictée pour la punition de leurs contre-façons.

Au moyen-âge. — Au moyen-âge, le passeport est accordé à un plus grand nombre de personnes, mais il est toujours une grâce accordée par le roi. Les marchands se rendant aux foires, les envoyés royaux et ambassadeurs étrangers étaient pourvus de pièces qui leur assuraient quelque protection. Mais il s'agissait toujours de pièces données par une faveur particulière et nullement généralisées.

Heimvoch, dans son ouvrage : *Le régime du passeport en Alsace-Lorraine*, cite au milieu du VIII^e siècle, un précédent du régime du passeport obligatoire, où le roi des Lombards, Ratchis, défendit aux juges des Marches de laisser entrer dans son royaume ou en sortir, personne qui ne serait pas en possession d'une expresse autorisation délivrée par lui-même.

Cette mesure n'a pas pu être en vigueur longtemps, car elle a dû prendre fin avec la destruction du royaume des Lombards par Charlemagne.

Le passeport au XVI^e siècle. — C'est au XVI^e siècle que le passeport fut déclaré obligatoire. Cette mesure était motivée par deux raisons : une fiscale et l'autre de sûreté.

D'abord, le passeport n'était pas délivré que contre de fortes taxes qui remplissaient le trésor royal, et secondo, à l'époque et à la suite des guerres de plus en plus nombreuses des XV^e et XVI^e siècles, le nombre de mendiants et vagabonds s'était tellement accru qu'il fallait s'en prémunir. Leur légion constituait une sorte de menace permanente pour les communications.

En France, l'institution prit naissance par une déclai-

ration du roi en date du 13 décembre 1623. Depuis, plusieurs ordonnances ont renforcé et étendu l'obligation pour les nationaux sortant du royaume ou les étrangers y entrant, de se pourvoir d'un passeport.

L'ordonnance royale du 30 août 1669, rend le passeport obligatoire pour la sortie du royaume.

Parfois, il servait à des fins économiques. Il était imposé aux artisans voulant sortir du royaume pour quelque motif que ce fût, et cela, motivé par la crainte de ne pas faire connaître à l'étranger le secret des industries nationales, fortement protégées à l'époque.

Dans les autres pays, le passeport est connu un peu plus tard. Ainsi, par exemple, en Allemagne, notre institution n'est connue que dans le xvi^e siècle et elle ne devient obligatoire qu'au cours du xviii^e siècle.

A côté du passeport général, il y avait trois sortes de passeports spéciaux :

a) Le passeport délivré à chaque citoyen en état de porter les armes et qui sortait du royaume (militärpass);

b) Pour les personnes venant des pays où sévissaient des maladies épidémiques (pestpass), et

c) Le passeport délivré aux juifs quand ils voyageaient.

La Révolution. — Sous la Révolution, on commença conformément aux grands principes qu'elle proclamait, à abolir le passeport qui empêchait, disait un orateur à la tribune parlementaire « l'individu de respirer l'air qui lui plaît ».

Mais peu après, on se rendit compte qu'en supprimant le passeport, on ne pouvait plus avoir le contrôle des émigrants et des soldats qui fuyaient la France. Ainsi, on tomba dans l'autre extrémité, l'exigence rigoureuse du passeport pour l'entrée et la sortie du royaume.

L'institution du passeport, avait elle aussi, ses adversaires, mais les partisans l'emportèrent.

Les 1^{er} février-28 mars 1792 fut votée la première loi qui réglait le passeport en France.

Le passeport au xix^e siècle. — A la fin du xviii^e et commencement du XIX^e siècle, la France est complètement isolée ou à peu près.

On se gardait d'avoir des relations avec un pays où des idées hardies se faisaient jour.

A la suite de la loi française du 1^{er} février-28 mars 1792 la plupart des pays ont supprimé la délivrance du passeport, premièrement par mesure de représailles et deuxièmement pour que les idées révolutionnaires, considérées comme dangereuses ne pénétrant pas chez eux.

Seuls, quelques pays du Nord de l'Europe : l'Angleterre, la Suède et la Norvège, échappèrent à cette tendance générale de restriction qui caractérise la période considérée.

Tendance vers la suppression du passeport. — Dès la moitié du xix^e siècle, divers décrets viennent adoucir et même supprimer les rigueurs établies par la loi du 1^{er} février 1792 et un décret en date du 20 janvier 1843 supprime le contrôle de passeport à la frontière belge et un autre portant la même date, édicte la même mesure en ce qui concernait les Anglais.

C'est à partir de cette date et exception faite des périodes de guerre de 1871 et 1914 que la France a tenu largement ouvertes ses frontières, tout en exigeant un minimum de formalités (pièces d'identité).

L'Allemagne marche à cet égard du même pas que la France, mais en atténuant de temps à autre les libertés accordées par la loi du 12 octobre 1867.

Pour l'Amérique, avant la guerre de sécession, aucun passeport n'était demandé à l'entrée et à la sortie du pays¹.

Au Japon, pays qui n'était ouvert aux étrangers que depuis 1858, l'obligation pour eux d'être munis d'un passeport pour circuler librement dans le territoire de l'Empire fut supprimée depuis le 17 juillet 1899².

A la veille de la guerre, un petit nombre de pays seulement avait maintenu en vigueur le régime du passeport obligatoire : la Roumanie, la Bulgarie, la Russie et la Turquie. D'ailleurs dans ces deux derniers pays, le régime du passeport a toujours été plus sévère qu'ailleurs. En Russie, il était obligatoire, non seulement pour toute personne désirant voyager, mais pour tous les habitants.

Hors d'Europe, il n'y avait que quelques pays qui avaient maintenu encore le passeport, comme : la Colombie, Haïti, le Guatemala, l'Uruguay, la Perse, etc.,

Pendant la guerre (1914-1918). — Dès le commencement des hostilités, tous les pays sont revenus aux anciennes lois qui avaient été abolies, soit expressément, soit parce qu'elles étaient tombées en désuétude, et le régime du contrôle rigoureux fut remis en vigueur. Cette mesure trouvait son excuse dans les nécessités que la guerre suscitait.

Les pays neutres même, l'ont également introduite.

Toute personne qui voulait entrer en France, devait avoir un passeport visé par le consul de France résidant au pays dont le sollicitant était ressortissant. Et, pour sortir de France, il fallait posséder un passeport délivré

1. Egidio Reale, *Passeport*, p. 30.

2. *Bulletin officiel du Ministère de l'Intérieur français*, 1899, p. 294.

par le préfet du département. En outre, il fallait motiver le but du voyage.

Les mêmes formalités avec quelques petites différences furent introduites dans les autres pays.

Après la guerre, au lieu de revenir au régime d'avant-guerre, tous les pays ont renforcé les formalités, tant pour la délivrance du passeport que pour son contrôle. De sorte, que pour faire un voyage de Paris à Constantinople, il ne faut pas moins de sept visas et autant d'heures de formalités.

D'ailleurs, la situation d'après-guerre, justifiait en partie les mesures prises.

LA CONFERENCE DE PARIS DE 1920

La Conférence des Ambassadeurs à la suite d'un mémorandum qui lui fut adressé par l'ambassade britannique, en date du 26 avril 1920 et sur la proposition de la section des communications du Conseil suprême économique, décida de charger dans sa séance du 20 juin 1920, le comité provisoire pour l'étude des communications et du transit, d'étudier la question des billets directs, douanes et passeports pour les trains internationaux.

Cette invitation que le président de la Conférence M. J. Cambon, avait communiquée au secrétaire général de la S. D. N. fut confirmée par le Conseil dans sa huitième session¹.

En vue de s'acquitter de la tâche dont il avait été chargé, le comité provisoire convoqua une Conférence dans le but

1. *Procès-verbal de la huitième session du Conseil*, p. 2 et Annexes 76, 76 a, 76 b.

d'étudier les questions générales relatives aux difficultés du transport des voyageurs et notamment la simplification des formalités exigées pour les passeports.

Cette conférence eut lieu à Paris du 15 au 21 octobre 1920 sous la présidence de M. Loudon¹.

A côté des membres du Comité il y avait un grand nombre d'experts spécialistes.

Deux préoccupations guidaient la Conférence. D'abord, faciliter les relations internationales, deuxièmement, supprimer le système des formalités et de contrôles créés par la guerre et demeuré en vigueur après elle.

Dans la résolution adoptée le 21 octobre 1920², la Conférence reconnut et déclara que pour l'instant, la suppression totale des restrictions et le retour complet au régime d'avant guerre était impossible. La Conférence se borna à proposer à la S. D. N. d'inviter les gouvernements à prendre, dans le plus bref délai possible, toute une série de mesures, ayant trait : à la délivrance des passeports aux visas préliminaires, de sortie, de transit, d'entrée, aux passeports collectifs, aux formalités douanières, aux billets directs et à la publicité générale à donner à toute information pratiquement utile au trafic des voyageurs. En matière de transport, plus spécialement, la résolution adoptée recommanda l'établissement d'un modèle uniforme de passeport ordinaire « type international », identique pour tous les pays et permettant de faciliter le contrôle au cours de voyage. Ce passeport, qui devait être mis en vigueur au plus tard le 1^{er} juillet 1921 devait avoir, sauf s'il était délivré pour un seul voyage, la durée de deux ans, étant susceptible de prolongation.

La Conférence fixa une taxe unique pour tous les pays et

1. *Journal officiel*, nov.-déc. 1920, p. 52 et suiv.

2. Annexe 126 au *Procès-verbal de la 10^e session du Conseil de la S. D. N.*

recommanda aux gouvernements d'exclure, en ce qui concerne cette taxe tout but fiscal ainsi que toute distinction entre nationaux et non-nationaux, dans le cas où les passeports seraient délivrés par un Etat à d'autres qu'à ses propres nationaux

En ce qui concerne le visa, la Conférence conseilla de supprimer les visas de sortie, sauf pour les nationaux. Aucune invitation ne fut faite quant à la suppression des visas d'entrée.

La Conférence recommanda : a) de rendre le visa valable pour toutes les frontières de chaque pays, sauf motifs exceptionnels justifiés par la situation sanitaire ou les intérêts de la sécurité nationale; b) d'en fixer la taxe à percevoir à un maximum de 10 francs-or, sans aucune distinction fondée soit sur la nationalité du titulaire, soit sur le point d'entrée ou de sortie du territoire; c) d'accorder le bénéfice de la réciprocité aux ressortissants d'un Etat qui accorderait à ceux d'autres Etats une taxe plus réduite que la taxe générale; d) de ne pas accorder de réduction individuelle de taxes, mais seulement des dispenses totales d'après des règles fixes et publiées, à certaines catégories déterminées de personnes, sous les conditions, cependant d'égalité et de réciprocité.

Des simplifications furent également recommandées pour le régime des *visas de transit*, qui, sauf motifs exceptionnels (indésirables) devaient être délivrés sans enquêtes, sur simple vu du visa d'entrée du pays de destination ou des visas en transit des pays intermédiaires, pour une durée de validité toujours égale à celle du visa d'entrée du pays de destination. Ces visas devaient autoriser une ou plusieurs traversées du territoire, chacune d'une durée normale, sans interruption volontaire du voyage. La taxe à payer ne devait pas excéder le maximum d'un franc-or.

En attendant que le contrôle à la sortie puisse être entièrement supprimé, la Conférence recommandait : 1° Aux Etats limitrophes des ententes particulières en vue de faire coïncider le contrôle des passeports à la sortie et à l'entrée des territoires limitrophes ; 2° une combinaison des formalités de contrôle des passeports, dans toute la mesure du possible, avec les formalités de contrôle douanier, afin de réduire, au cours des voyages, la perte de temps à un minimum.

Suites données à la Conférence de Paris. — Sur résolution du Conseil du 21 octobre 1921, les propositions et recommandations de la Conférence de Paris relatives à la simplification du régime des passeports furent transmises, par note du secrétariat du 18 novembre 1921, à tous les Etats membres de la S. D. N. ainsi qu'aux autres gouvernements de certains autres pays, avec prière de bien vouloir faire connaître dans un délai de trois mois, les mesures prises par eux, afin de les mettre en vigueur toutes ou en partie, à dater du 1^{er} juillet 1921.

Les gouvernements n'accueillirent pas favorablement les résolutions de la Conférence de Paris. Un grand nombre d'entre eux, même parmi ceux qui avaient été représentés à la Conférence ne donnèrent aucune suite à ces résolutions. C'est ce qui fut constaté par la commission consultative et technique du transit dans sa première session. Cette Commission avait été créée à la suite de la résolution de la première Assemblée de la S. D. N. du 9 décembre 1920 sur la base des délibérations de la Conférence de Barcelone et était destinée à se substituer au Comité provisoire des communications et du transit.

C'était à elle qu'il appartenait désormais d'étudier toutes

les questions relatives au transit et par conséquent, au régime du passeport.

La Conférence européenne des horaires, réunissant les délégués des administrations des chemins de fer de plusieurs Etats dans la session de Berne de novembre 1921, s'occupa aussi de la question des facilités accordées aux voyageurs qui se rendaient à l'étranger. Le délégué du South Eastern and Chatham Railway de Londres, en se référant aux résolutions adoptées par la Conférence de Paris de 1920, exprimait, entre autres, le vœu que le contrôle des passeports, comme la visite douanière, s'opérât dans le train. La proposition fut appuyée par plusieurs délégués et tous se déclarèrent d'accord pour entreprendre auprès de leur gouvernement des démarches dans le sens des observations présentées¹.

LA DEUXIEME CONFERENCE DE PASSEPORT TENUE EN 1926 A GENEVE.

Le Conseil de la S. D. N. dans sa trente-septième session, sur le rapport de M. Guani², et sur la proposition de la Commission consultative et technique des communications et du transit, décida par résolution adoptée le 9 décembre 1925³, de convoquer la nouvelle Conférence sur le régime des passeports pour une date entre le 15 avril et le 15 mai 1926. Tous les Gouvernements qui avaient été convoqués à la précédente Conférence générale étaient invités à y participer, ainsi que, à titre consultatif, les organisations internationales spécialement qualifiées pour prêter leur concours.

1. *Procès-verbal de la Conférence européenne des horaires pour l'année 1922-1923 à Berne*. Bern. Verbandsdruckerei A. G. 1921, p. 19-20.

2. Documents C. 768, 1925, VIII.

3. *Journal officiel*, VII, n° 2, p. 130.

La Conférence se réunit à Genève, du 12 au 18 juin 1926, sous la présidence de S. E. Pusta, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire de l'Esthonie en France, délégué de l'Esthonie. 38 Etats répondirent à l'appel du secrétariat et se firent représenter à la Conférence à laquelle participèrent et collaborèrent également, à titre consultatif, les représentants de la Commission consultative et technique des communications et de transit, du bureau international du travail, de la Chambre de commerce international, du comité pour la Conférence internationale de l'émigration et de l'immigration, de l'International Shipping Conference du Passport and Postal Reform Committee et de l'Union Internationale des chemins de fer. Ils voulurent pousser les choses plus loin dans le sens des simplifications de formalités douanières et même s'il était possible dans leur suppression complète.

Dès la première séance le délégué de la Pologne proposa l'annulation des passeports pour tous les Etats faisant partie de la S. D. N.¹

Mais la proposition polonaise se heurta à l'opposition de plusieurs Etats et surtout de la Grande-Bretagne et de l'Italie.

Une proposition dans le même sens apportée par la délégation française eut le même sort. En outre, parmi beaucoup d'autres mesures qui touchent les simplifications des formalités, la Conférence s'est prononcée pour la suppression totale des visas de sortie et elle formule pour les visas d'entrée et du transit, toute une série de vœux : suppression des visas d'entrée et du transit au moyen d'accords entre Etats, validité des visas d'entrée, et de transit pour un nom-

1. *Conférence des passeports, procès-verbaux des séances plénières de la Conférence*, C. 423, M. 156, VIII, p. 13.

bre indéterminé de voyages et pour toutes les frontières.

La deuxième Conférence de passeport dans son Acte final recommandait que le contrôle des passeports, tant à l'entrée, qu'à la sortie des Etats puisse être effectué : dans les trains en marche toutes les fois que cela serait possible et en cas d'impossibilité, dans les trains arrêtés à l'une des deux gares frontières (gares de sortie ou d'entrée), de telle manière qu'il fut procédé simultanément si possible, ou tout au moins dans un ordre de succession immédiate, aux visites de police des deux pays intéressés.

Dans ses travaux préparatoires la Commission consultative et technique de transit avait prévu des changements plus considérables dans le régime des passeports, notamment la suppression totale des visas de transit et des mesures concernant un progrès vers la suppression générale des visas.

Passeport Nansen.— La guerre de 1914-1918 une fois finie, il y eut un très grand nombre de personnes qui ne voulait plus entrer dans leur pays d'origine ou qui n'y était plus reçu.

Une grande partie était constituée par les Russes qui s'étaient cantonnés aux environs de l'ancien empire avec l'espoir de voir la révolution vaincue et ainsi pouvoir regagner la Russie. Une autre partie était formée par les anciens ressortissants de l'Autriche-Hongrie qui ne voulaient pas vivre dans les pays où leurs domiciles furent transférés par les traités de paix. Ces personnes constituaient une menace pour la sûreté des Etats où elles vivaient, si on tient compte de l'état trouble qui suivit la guerre. Elles ne pouvaient non plus aller ailleurs s'établir, car les autorités des pays qu'elles habitaient n'étaient pas compétentes pour leur délivrer des passeports.

De cette situation, la troisième Conférence générale (23 août 1927) fut saisie par la Commission technique des communications et de transit. Elle chargea le délégué de la Norvège, Dr Fritjof Nansen, le fameux explorateur du Pôle, qui était en même temps commissaire à la S. D. N. pour les prisonniers et les réfugiés de guerre de s'occuper de cette question. Il proposa et la Commission adopta un projet de création d'un passeport qui d'ailleurs porte son nom, délivré sans frais par la S. D. N. aux personnes sans passeport national. L'article premier prévoit que les parties contractantes s'engagent à délivrer un nouveau modèle de passeport à tous les requérants, résidant sur leur territoire, notamment, aux personnes sans nationalité, à celles dont la nationalité est douteuse, à celles qui, ayant une nationalité ne peuvent pas obtenir un passeport national ou ont des raisons, reconnues valables par les autorités du pays de résidence, pour ne pas demander un tel passeport.

TRANSPORT AERIEN

Le ciel de l'Europe est sillonné de nombreuses lignes qui relient les grands centres et unissent au-dessus des frontières, comme une ligne idéale, tous les peuples. (Italo-Balbo).

Ce que fut le second quart du xix^e siècle pour la communication sur terre, marqua cent ans plus tard, les mêmes progrès pour la communication aérienne. Le perfectionnement des appareils, les divers records de distance, d'altitude et les traversées des océans, devenus depuis 1926 de plus en plus fréquentes, ont attiré l'attention du grand public et spécialement de ceux qui étaient chargés de s'occuper du problème de l'aviation.

Pour que l'aviation puisse se développer il fallait la réglementer, l'encourager par des subventions. La tâche trop lourde, qui débordait les occupations des gouvernements a conduit ceux-ci à créer un ministère de l'Air.

Il y a encore quelques Etats qui en manquent, la plupart d'entre eux cependant, et surtout les grands Etats ont chacun leur ministère qui sous des noms divers, comme par exemple : ministère de l'Aviation, de l'Air, a pour mission de s'occuper du problème des communications par voie de l'air.

Le ministre et les services qui en dépendent ont dû,

tout d'abord, débayer le terrain de mesures et règlements que chaque Etat dans la période assez trouble d'après-guerre a cru nécessaire d'instituer. A ce propos, le colonel Charles Lindberg qui, le premier en date, le 21 mai 1926, a décollé à New-York pour atterrir après trente-trois heures de vol à Paris, s'exprime ainsi : « L'aviation avec sa grande vitesse et sa liberté de mouvements est un instrument de progrès trop puissant pour pouvoir être longtemps entravé par les dernières restrictions artificielles que nous a léguées une époque de provincialisme. »

Pour populariser ce moyen de transport les gouvernements ont organisé des conférences et des expositions. A Amsterdam, fut inauguré, en août 1919, sous le haut patronage du gouvernement et de la municipalité, la première exposition de transports aériens. Elle avait pour but de répandre dans le public l'idée que l'application de l'aéronautique aux transports était possible. A cette exposition plusieurs gouvernements avaient participé et elle eut un succès notable¹.

La convention portant réglementation de la navigation aérienne.

La souveraineté d'un Etat est exercée sur trois domaines : terrestre, fluvial et maritime, et de l'air. En ce qui concerne la souveraineté de l'Etat sur le domaine aérien au-dessus de son sol, trois théories d'avant-guerre ont été soutenues par les auteurs de droit international.

Une partie d'entre eux soutenait que l'Etat a sur la colonne d'air qui se trouve au-dessus de son territoire le même droit que sur ses domaines terrestres et fluviaux.

1. *La situation générale des transport en 1921*, S. D. N., 1922, p. CII.

Une autre partie, dont le représentant le plus connu est Fauchille, soutenait une liberté absolue, et enfin, la troisième partie soutenait une opinion intermédiaire en ce sens qu'elle partageait l'air en deux couches : l'une qui s'élevait jusqu'à une portée de canon au-dessus du point le plus élevé du sol qui était réservée uniquement à l'Etat sous-jacent et l'autre au-dessus de cette zone, qui constituait la partie libre et où l'Etat ne pouvait prétendre à aucun droit.

Malgré ces opinions la controverse n'est pas close. Cette question, jadis inexistante, est aujourd'hui très discutée par les auteurs de droit international.

Une première tentative de réglementation internationale fut faite en 1910, quand sur l'invitation du gouvernement français, une conférence fut convoquée à Paris. Mais les délégués ne pouvant pas s'entendre, elle n'a pas eu de résultat.

L'origine de la conférence dont nous nous occuperons maintenant se rattache aux travaux de la Conférence de la paix. Ce fut à l'occasion de cette conférence que le gouvernement français proposa aux nombreuses délégations gouvernementales réunies à Paris pour l'élaboration des traités de paix, de tenter en commun la rédaction d'un texte ayant pour but d'assurer à la navigation aérienne internationale un régime juridique uniforme.

La proposition ayant été acceptée, le Conseil suprême de la Conférence, par deux résolutions en date du 12 et du 15 mai 1919, décida de créer une : « Commission de l'aéronautique » se composant des représentants des douze puissances suivantes : la Belgique, le Brésil, l'Empire britannique, la Cuba, les Etats-Unis d'Amérique, la France, la Grèce, l'Italie, le Japon, la Pologne, la Roumanie et la Yougoslavie.

La Commission de l'aéronautique constitua dans son sein trois commissions (technique, juridique et militaire).

La convention qui en résulta contient 43 articles et fut ouverte dès le 13 octobre 1919 à la signature des représentants des puissances alliées et associées. Elle fut signée entre la même date et le 22 mai 1920 par 29 Etats et est entrée en vigueur le 11 juillet 1922. Son organe exécutif est la Commission internationale de navigation aérienne (C. I. N. A.).

La Convention est une des formes de coopération internationale qui a connu et connaît le crédit de tous les gouvernements. Pourtant cette Convention fut exposée à toutes sortes de critiques formulées à tort ou à raison et proférées surtout par les puissances vaincues.

Ce fut la Suisse qui, le 30 novembre 1919 présenta un mémoire faisant ressortir qu'en adhérant purement et simplement à la Convention, la Suisse ou tout autre Etat ex-neutre, devait s'engager, en application de l'article 5¹, à interdire le survol de son territoire aux aéronefs des Etats de l'Europe centrale, non parties à la convention.

Il est évident qu'en retour, la Suisse devait s'attendre à se voir interdire par les gouvernements de ces Etats, le survol de leur territoire, car elle ne bénéficiait naturellement pas du droit de survol, alors reconnu aux puissances alliées et associées par l'article 313² du traité de paix, avec

1. « Art. 5. — Aucun Etat contractant n'admettra si ce n'est par une autorisation spéciale et temporaire, la circulation au-dessus de son territoire d'un aéronef ne possédant pas la nationalité de l'un des Etats contractants. »

2. « Art. 313 du Traité de Versailles. — Les aéronefs ressortissant aux puissances alliées et associées auront pleine liberté de survol et d'atterrissage sur le territoire et les eaux territoriales de l'Allemagne et jouiront des mêmes avantages que les aéronefs allemands, notamment en cas de détresse à terre ou en mer. »

l'Allemagne et les articles correspondants des autres traités de paix.

L'adhésion sans réserve de la Suisse aurait donc eu pour résultat de la priver du droit, alors reconnu par ailleurs aux aéronefs des puissances alliées et associées, de survoler le territoire des Etats de l'Europe centrale non parties à la convention.

L'objection fut reconnue sérieuse et soumise à la Conférence des Ambassadeurs, qui avait en janvier 1920 remplacé le conseil suprême de la Conférence de la paix et se trouvait être l'organisation internationale représentant le groupe, alors dispersé, des Etats signataires de la Convention¹. On ne pouvait songer à modifier l'article 5 comme d'ailleurs nul autre article, car aux termes de l'article 34 aucune modification du texte original ne pouvait être proposée à l'acceptation des Etats signataires sans avoir été examinée et approuvée par la Commission internationale de navigation aérienne, qui était prévue par la Convention mais ne devait être instituée que lors de son entrée en vigueur. En effet, cette Commission ne fut instituée qu'en 1922.

La Conférence des Ambassadeurs tout en étant désireuse de satisfaire la prétention, qu'à juste titre, invoquait la Suisse, et en même temps ne pouvant modifier comme je l'ai montré ci-dessus, la convention fait préparer le protocole additionnel du 1^{er} mai 1920².

De telles observations (comme précédemment la Suisse), ne tardèrent pas à être formulées³. Le Danemark, l'Espagne, la Finlande, la Norvège, les Pays-Bas, la Suède et la

1. *Convention internationale de navigation aérienne*, Annexe A, p. 156.

2. V. *Bulletin Officiel*, n° 10, p. 97 permettant d'accorder des dérogations à l'article 5.

3. *Convention internationale de navigation aérienne*, Annexe A, p. 156.

Suisse se réunirent en décembre 1919 à Copenhague, pour examiner la convention et déclarèrent qu'ils ne pourraient adhérer à la convention que lorsqu'elle aurait été modifiée pour :

1^o Reconnaître à tous les Etats contractants le droit de conclure des conventions particulières avec les Etats non-contractants ;

2^o Attribuer un droit de vote égal à tous les Etats représentés à la C. I. N. A.

Ces deux questions furent mises à l'étude par la C. I. N. A. de son institution. La deuxième question, surtout était la plus difficile. Il eut été inéquitable d'accorder à un Etat comme la Grande-Bretagne qui dispose d'une force aérienne assez considérable, le même droit de vote qu'un Etat d'une étendue restreinte et qui ne possède aucun aéronef.

Cette question n'était d'ailleurs pas discutée pour la première fois. Elle avait été posée en 1919 lors de la rédaction de l'article 34 de la Convention. Il eut été malaisé pour la C. I. N. A. de recommencer trois ans plus tard la même discussion. Heureusement, et comme on ne voyait pas une nouvelle solution pour parer à la difficulté, les Etats neutres énumérés ci-dessus (sauf l'Espagne) réunis de nouveau à Copenhague en septembre 1922, se rendirent compte de la difficulté¹. Ils se rendirent compte que, si en principe, tous les Etats membres jouissent de la même égalité quand il s'agit de modifier la convention, en revanche il fallait accorder une certaine suprématie aux Etats qui disposent des flottes aériennes puissantes, en ce qui concerne les questions techniques et pratiques, ces questions devant entraîner pour les Etats contribuant réellement au développe-

1. *Op. cit.*, p. 157.

ment du trafic aérien des responsabilités et aussi des dépenses plus considérables. En conséquence, ils proposèrent que pour modifier les dispositions des annexes à la convention, la majorité prévue devrait comprendre au moins trois des cinq Etats auxquels l'article 34 original attribuait plusieurs voix. En admettant cette solution les Etats neutres facilitaient l'adoption pour la C. I. N. A. de deux protocoles en date du 27 octobre 1922 et 30 juin 1923, portant modification des articles 5 et 34 de la Convention. Ces deux protocoles entraient en vigueur en décembre 1926.

La première rédaction de l'article 5 prévoyait qu'aucun Etat contractant n'admettrait, si ce n'est par une autorisation spéciale et temporaire, la circulation au-dessus de son territoire, d'aéronefs ne possédant pas la nationalité de l'un des Etats contractants. Donc cet article, contrairement aux critiques apportées, était dirigé non contre l'Allemagne et ses alliés, mais contre tout Etat, même faisant partie des puissances alliées et associées, s'il n'adhérait pas à la C. I. N. A. Cette mesure qui choquait le but proposé par la C. I. N. A. a amené celle-ci dès sa deuxième session de Londres en 1922 (27 octobre) à modifier l'article 5 dans le sens, que les puissances y adhérentes peuvent, dorénavant permettre aux Etats qui ne font pas partie de la C. N. I. A. de survoler leur territoire à condition qu'un accord soit intervenu avant entre eux à cet effet. Comme la modification de cet article ne pouvait entrer en vigueur qu'après avoir été acceptée par tous les Etats contractants et comme le dernier des Etats contractants a procédé à la ratification en décembre 1926, il s'en suit que c'est seulement le 14 décembre 1926 qu'elle est entrée en vigueur. Ceux-ci en ce qui concerne le premier protocole.

Le second protocole, s'occupe de la modification de

l'article 34. L'article 34 modifié admet qu'à la C. I. N. A. chaque Etat doit avoir un seul représentant, sauf les Etats-Unis, la France et le Japon qui en envoient deux, tous les autres un seul. Cette modification est entrée aussi en vigueur le 14 décembre 1926.

A la suite de ces modifications trois des Etats ayant participé aux conférences de Copenhague, la Suède, le Danemark et les Pays-Bas, ont adhéré à la Convention.

La C. I. N. A. s'installa à Paris et décida de se réunir à intervalles réguliers, créa un secrétariat permanent et institua six sous-commissions techniques. Elle est chargée principalement d'assurer la centralisation et la diffusion des renseignements.

En 1929, la C.I.N.A. comprenait 26 Etats, savoir dans l'ordre de leur ratification ou adhésion :

En 1922, la Belgique, la Grande-Bretagne, le Canada, l'Australie, l'Union-Sud-Africaine, la Nouvelle-Zélande, l'Inde, la France, la Grèce, le Japon, le Portugal, le Royaume des Serbes, Croates et Slovènes, le Siam, la Perse, l'Etat libre d'Irlande ;

En 1923 : l'Italie, la Bulgarie et la Tchécoslovaquie ;

En 1924 : la Roumanie, l'Uruguay et la Pologne ;

En 1926 : le Chili ;

En 1927 : le territoire de la Sarre, la Suède et le Danemark ;

Et en 1928, les Pays-Bas.

Le grand nombre d'Etats qui se tenaient à l'écart de toute convention en cette matière a donné lieu à deux réunions hors de la C. I. N. A.

1° La Conférence ibéro-américaine qui eut lieu en Espagne en 1926 et d'où est ressortie la Convention Ibéro-

Américaine de navigation aérienne (C. I. A. N. A.) signée à Madrid au mois d'octobre 1926;

2° Une conférence réunie à La Havane en 1928 d'où est émanée la Convention pan-américaine pour la navigation aérienne commerciale signée le 20 février 1928.

Il y avait donc (fin 1928) trois groupes : la C. I. N. A. la C. I. A. N. A. et la Commission Pan-Américaine et, en outre, un très grand nombre de pays qui ne faisaient pas partie des groupes ci-dessus comme : l'Allemagne, la Suisse, l'Autriche, la Hongrie, la Finlande, l'Esthonie, la Lithuanie, l'U. R. S. S., la Turquie et la Norvège.

Le trait originel de la convention consiste dans la création de cette commission internationale de navigation aérienne, mise sous les auspices de la S. D. N. Elle a comme principal rôle celui d'assurer la centralisation et la diffusion des renseignements concernant le trafic aérien. Pour satisfaire à cette tâche elle publie, comme l'Office de Berne aussi, un *Bulletin Officiel de la Commission internationale de navigation aérienne*.

La C. I. N. A. s'est imposé pour tâche de réglementer le droit aérien public sur une base internationale, de créer un droit aérien public pour le monde entier. A cet effet, elle établit dans son chapitre premier la notion de la souveraineté sur l'espace atmosphérique, notion reconnue depuis comme du droit des gens, ainsi que le droit à la liberté de passage inoffensif au-dessus de tous les Etats contractants.

Chaque Etat peut toutefois se réserver certaines zones, qui ayant été portées d'avance à la connaissance des autres Etats, sont interdites d'être survolées. Si un aéronef¹, les

1. On entend par aéronef conformément aux termes de l'annexe B tous les ballons captifs ou libres, les cerfs-volants, les dirigeables et les avions.

survole il doit atterrir sur le terrain d'atterrissage le plus proche afin d'être identifié et contrôlé, pour savoir s'il a survolé intentionnellement la région et s'il n'a pas pris des photographies de ces régions-là¹.

Le plus souvent, sinon toujours, les régions interdites sont des régions qui servent à la défense militaire du pays.

Dans le chapitre II, on traite de la nationalité des aéronefs. Les articles 6 à 10 prescrivent que les aéronefs ont la nationalité de l'Etat, sur le registre duquel ils sont immatriculés, qu'ils ne seront immatriculés que s'ils appartiennent en entier à des ressortissants de cet Etat, enfin que les aéronefs ne pourront être immatriculés simultanément dans plusieurs Etats, que tous les Etats contractants échangeront entre eux des copies des inscriptions et radiations d'inscriptions, et que tout aéronef devra porter une marque de nationalité et une marque d'immatriculation.

Le chapitre III traite des certificats de navigabilité et des brevets d'aptitude, et prescrit dans les articles 11 à 14 que tout aéronef devra être muni d'un certificat de navigabilité, et que le personnel de service devra être pourvu de brevets d'aptitude qui seront délivrés ou rendus exécutoires par l'Etat dont l'aéronef possède la natio-

1. Pour donner à un aéronef l'ordre d'atterrir, on emploiera les signaux suivants : le jour, trois projectiles lancés à dix secondes d'intervalle et dont les éclatements produiront un nuage de fumée noire ou jaune. La nuit, trois projectiles lancés à dix secondes d'intervalle et dont les éclatements produiront des feux ou étoiles rouges. En outre si l'on veut empêcher l'atterrissage d'un avion autre que celui visé, on dirigera sur ce dernier, au moyen d'un projecteur un jet intermittent de lumière.

Si l'aéronef se trouve à proximité d'une de ces régions interdites on lui lance, dit le règlement sur les signaux de l'annexe D, pendant le jour trois projectiles, lancés à dix secondes d'intervalle et dont les éclatements produiront trois nuages de fumée blanche jalonnant la direction à suivre par l'aéronef. La nuit, trois projectiles lancés à dix secondes d'intervalle et dont les éclatements donneront des étoiles blanches jalonnant la direction à suivre par l'aéronef.

nalité, que chaque Etat contractant doit reconnaître valables les certificats de navigabilité et les brevets d'aptitude délivrés ou rendus exécutoires par l'Etat dont l'aéronef possède la nationalité, qu'aucun appareil de télégraphie sans fil ne pourra être porté par un aéronef sans une licence spéciale et que les aéronefs d'un certain tonnage devront être munis d'appareils de T. S. F.

Le chapitre IV traite dans les articles 15 à 18 de l'admission à la navigation aérienne au-dessus d'un territoire étranger. Ces articles règlent particulièrement le droit de transit, (l'observation d'un itinéraire éventuellement prescrit, l'atterrissage sur des aérodromes lorsque l'Etat survolé le prescrit, établissement de voies internationales de navigation aérienne). Ensuite ce chapitre règle le cabotage aérien.

Le chapitre V contient dans ses articles 19 à 25 les règles à observer au départ, en cours de route et à l'atterrissage. En détail, il est prescrit que tout aéronef se livrant à la navigation internationale doit être muni d'un certificat d'immatriculation, d'un certificat de navigabilité, de brevets, etc...

Aux termes du chapitre VI, la réglementation de l'usage d'appareils photographiques est laissée à chaque Etat contractant.

Le chapitre VII s'occupe d'aéronefs militaires. Tout aéronef commandé par un militaire commissionné à cet effet est considéré comme aéronef militaire. Les aéronefs militaires ne doivent survoler le territoire d'un autre Etat contractant que s'ils en ont reçu une autorisation spéciale. Ils jouissent en principe de privilèges habituellement accordés aux bâtiments de guerre étrangers, à moins qu'ils aient été forcés d'atterrir ou requis d'atterrir.

D'après l'article 38, les dispositions de la C. I. N. A. ne portent pas atteinte à la liberté d'action, en cas de guerre.

Les trois conférences de navigation aérienne C. I. N. A. C.I.A.N.A et la Conférence panaméricaine de La Havane ont proclamé dans l'article premier « la souveraineté complète et exclusive sur l'espace atmosphérique ». Si d'autres conventions internationales, celles par exemple que l'Allemagne a conclues, ne proclament pas formellement la souveraineté c'est uniquement parce que ce principe est admis tacitement. Il y a cependant à ce principe une seule exception : le Pérou qui admit que dans la zone de plus de 3.000 mètres d'altitude au-dessus de son territoire, le vol des aéronefs est permis, quelle que soit leur nationalité. Cette exception constitue un des derniers vestiges des théories libérales de Fauchille.

La souveraineté sur l'espace atmosphérique a pour conséquence positive le droit de l'Etat de disposer de cet espace atmosphérique et comme conséquence négative le droit d'exclure du trafic les tiers, notamment les aéronefs étrangers. Un Etat quelle que soit l'importance que présente son domaine aérien pour le trafic aérien international, peut donc le réserver à certaines puissances étrangères ou le fermer à toutes. Il agit dans ce cas, d'une manière conforme aux conceptions modernes du droit international, toutes les fois que l'exclusion des étrangers est dictée par l'intérêt propre de l'Etat ou par le souci de sa sécurité.

Toute cette liberté que les Etats conviennent à diverses reprises de s'accorder, la liberté du vol, n'est valable que pour le temps de paix. Il y a toutefois une seule convention qui fait exception à cette règle. C'est la convention du 29 août 1929 entre le Canada et les Etats-Unis d'Amérique.

Le droit d'atterrissage et l'utilisation des aéroports.

Le droit de passage n'implique pas *ipso facto*, celui d'atterrir sur le territoire d'un Etat étranger. Néanmoins les conventions ne reconnaissent pas aux aéronefs de l'autre partie, *par une disposition expresse*, le droit d'atterrir. Les Etats, en s'accordant mutuellement le droit de libre passage, au-dessus de leur territoire, ont donc l'habitude de reconnaître tacitement le droit d'atterrissage. C'est ce qui résulte du fait que les conventions qui ne contiennent aucune disposition sur le droit d'atterrissage sont précisément celles qui permettent aux aéronefs étrangers d'utiliser les aéroports publics ou obligent même ces aéronefs d'atterrir sur des aérodromes déterminés. Etant donné qu'en règle générale, l'étendue du droit d'atterrissage n'est donc pas précisée dans les conventions sur la navigation aérienne, il y a lieu d'appliquer la législation interne. Celle-ci prévoit naturellement des réglementations différentes. Le régime le plus libéral est celui de l'Allemagne, qui, aux termes de l'article 12 de la loi du 1^{er} août 1922, sur la navigation aérienne permet d'atterrir non seulement sur des aérodromes, mais même sur des terrains non clos. Ces terrains doivent être situés en dehors des agglomérations.

On constate donc, qu'en dépit des obligations découlant des conventions générales sur la navigation aérienne, la plupart des Etats déterminent par une réglementation autonome si et dans quelle mesure ils veulent admettre les entreprises étrangères de navigation aérienne sur leur territoire. Même lorsqu'une convention internationale, telle que la Convention de La Havane, établit en principe l'obli-

gation d'admettre ces entreprises, l'Etat survolé, du fait qu'il peut régler lui-même en toute liberté, le statut des lignes commerciales, des aéroports et des organisations de transport, conserve toujours la possibilité d'exercer une influence décisive, même sur le trafic international au-dessus de son territoire. Le cabotage, c'est-à-dire le trafic national entre deux endroits de territoire d'un même Etat, est réservé aux nationaux par presque toutes les conventions.

L'établissement de routes aériennes, de zones interdites et d'interdiction de circulation. — La plupart des conventions sur la navigation aérienne restreignent elles-mêmes dans une large mesure, le trafic international, en reconnaissant à l'Etat survolé le droit d'établir des routes aériennes, c'est-à-dire, celui de fixer le parcours que l'aéronef doit suivre au-dessus du territoire de cet Etat. Exemple : C. I. N. A. et C. I. A. N. A. dans l'article 15 respectivement.

Le droit d'établir des routes aériennes peut évidemment comporter aussi le droit de fixer les zones d'entrée et de sortie. De nombreuses conventions se bornent à reconnaître formellement ce dernier droit, celui de fixer les zones frontières que l'aéronef devra survoler à l'entrée ou à la sortie. Exemple : l'article 15 de la Convention du 18 mai 1922 entre l'Argentine et l'Uruguay; l'article 12 de la Convention du 29 mai 1926 entre la Belgique et l'Allemagne.

L'établissement de zones interdites, c'est-à-dire la fixation de certaines zones dont le survol est interdit aux aéronefs privés, nationaux et étrangers, pour des raisons militaires ou d'autres raisons de sécurité, était déjà devenu courant avant la guerre mondiale. On rencontre déjà une disposition de ce genre dans un décret français du 24 octobre 1913. A l'heure actuelle toutes les conventions sur la

navigation aérienne contiennent une réserve relative à des zones interdites. Exemple : l'article 3 de la C.I.N.A et C.I.A.N.A, et toutes les conventions particulières.

Les restrictions à la liberté d'atterrissage et de décollage en territoire étranger : Les dispositions qui prescrivent à l'aéronef étranger d'atterrir et de décoller sur des aérodromes déterminés sont motivées par les mêmes raisons d'ordre national qui ont poussé les Etats à fixer des routes aériennes pour le trafic international. Comme on l'a indiqué plus haut, tous les aéroports publics d'un Etat sont, en principe, ouverts aux aéronefs d'un autre, en vertu des conventions, mais en même temps on a obligé les aéronefs étrangers, à atterrir sur un aérodrome douanier déterminé lorsqu'ils arrivent dans le pays, et à décoller d'un tel aérodrome, avant de franchir la frontière, lorsqu'ils quittent le pays. On rencontre une prescription de ce genre dans la plupart des conventions, de même que dans certaines lois nationales sur la navigation aérienne : Exemple C.I.N.A, l'alinéa 2 de l'article 15 ; C.I.A.N.A, alinéa 2 de l'article 15. Ce n'est que dans quelques rares conventions que l'atterrissage et le décollage à l'arrivée sur le territoire national et à la sortie de ce dernier peuvent s'effectuer librement par n'importe quel aéroport public. Exemple : La Convention du 25 avril 1922 entre le Danemark et l'Allemagne, article 11. Cette restriction à la liberté d'atterrissage et de décollage a tout d'abord des conséquences fâcheuses pour l'aéronautique internationale touristique et privée. Ce trafic ne peut pas se développer du tout lorsqu'on manque d'aérodromes douaniers ou que ces derniers sont situés à une distance telle des frontières nationales que les aéronefs de tourisme ne peuvent pas les atteindre sans faire escale. A l'occasion

de l'établissement de lignes internationales de navigation aérienne, on a, par contre, fait l'expérience jusqu'à présent que les Etats ne font aucune difficulté pour créer les aérodromes douaniers nécessaires au trafic, dès qu'une entente est intervenue au sujet du parcours. Au reste, les Etats s'engagent toujours à se faire connaître réciproquement des aérodromes douaniers que les aéronefs doivent toucher. Néanmoins, les restrictions susmentionnées à l'atterrissage ne peuvent pas manquer d'avoir des conséquences préjudiciables pour le trafic international. Ces conséquences apparaissent lorsque l'aéronef doit procéder en dehors des aérodromes prescrits à un atterrissage forcé qui souvent, ne pourra pas être évité dans l'état actuel de la technique. En règle générale, les conventions prescrivent, pour ce cas, que l'aéronef ne pourra pas reprendre le vol avant que l'autorité de police ou l'administration douanière la plus rapprochée ait été avisée et que cette autorité ait permis à l'aéronef de continuer son voyage jusqu'à destination d'un aérodrome douanier déterminé (le n° 4 de l'Annexe H de la C. I. N. A.). Une disposition similaire se trouve dans l'alinéa 5 de l'article 18 de la Convention de La Havane. Mais alors que la C. I. N. A. ne contient aucune disposition au sujet des passagers, la Convention de La Havane prescrit formellement que ceux-ci devront rester au lieu d'atterrissage jusqu'à l'arrivée de l'autorité compétente, à la condition que cette dernière puisse être atteinte dans les 24 heures. Quelques conventions allemandes relativement anciennes contiennent une réglementation analogue pour le cas d'un atterrissage forcé entre la frontière et l'aérodrome douanier. Par exemple la convention entre le Danemark et l'Allemagne en date du 25 avril 1922, article 12, la convention entre l'Allemagne et l'Autriche du 19 mai

1925 dans l'article 6, etc... Les conventions allemandes plus récentes déclarent par contre qu'en cas d'atterrissage forcé, le pilote, l'équipage et les passagers devront se conformer, en matière de douanes et de passeports, aux règlements du pays où l'atterrissage a eu lieu.

Une réglementation analogue à celle qui est prévue pour l'atterrissage forcé est également établie pour le cas où un aéronef survolerait une zone interdite. Dès qu'il s'en aperçoit, l'aéronef doit lancer le signal de détresse prescrit et atterrir dans l'Etat indûment survolé, sur l'aérodrome le plus rapproché qui se trouve en dehors de la zone interdite (C. I. N. A., art. 4 Conv. de La Havane, art. 6).

Un tel atterrissage irrégulier est traité dans la pratique d'une manière analogue à l'atterrissage forcé; toutefois, le contrôle administratif et la vérification des faits sont plus rigoureux qu'en cas d'atterrissage forcé, de sorte que l'interruption du voyage est plus gênante.

L'insaisissabilité. — En principe l'aéronef, comme tout autre objet mobilier, peut être saisi par les créanciers, d'après le droit de l'Etat où il séjourne. Ce n'est que dans un seul cas que les conventions prévoient une exception à cette règle : Lorsqu'un aéronef passant ou transitant à travers l'espace atmosphérique d'un Etat contractant devrait être saisi pour cause de contrefaçon d'un brevet, d'un dessin ou d'un modèle, la saisie peut être évitée, moyennant le dépôt d'un cautionnement, dont le montant à défaut d'accord amiable, doit être fixé dans le plus bref délai possible par l'autorité compétente du lieu de saisie (C. I. N. A. et C. I. A. N. A. art. 18).

Le principe de la souveraineté n'exclut nullement la possibilité d'une liberté de transit pacifique et inoffensif.

Tout aéronef qui survole un Etat étranger doit respecter

les règlements de l'Etat survolé. Toutefois certaines réserves sont à prévoir. Ces réserves peuvent être classées en trois catégories :

a) Réserves relativement à la sauvegarde d'intérêts militaires : détermination des « zones interdites », des routes obligatoires à suivre par les aéronefs étrangers, notamment en franchissant les frontières; réglementation ou interdiction de la photographie aérienne;

b) Réserves relativement à la sauvegarde de la sécurité publique. Par exemple l'interdiction du transport par aéronef, d'armes, de munitions et de n'importe quel autre objet nuisible, et enfin :

c) Réserves relativement à la sauvegarde d'intérêts purement commerciaux : Protection du commerce national en interdisant aux aéronefs étrangers tout transport de cabotage sur ce même territoire. Il est à relever toutefois que l'article 21 de la Convention de La Havane fait exception à ce principe, en s'inspirant d'un traitement d'égalité pour tout aéronef national ou étranger.

En ce qui concerne les aéronefs d'Etat comme par exemple les aéronefs militaires, un régime particulier est prévu par toutes les conventions pour les aéronefs militaires, dont l'admission sur le territoire d'un Etat étranger, est généralement subordonnée à l'autorisation de cet Etat et donne lieu à un traitement spécial.

Il y a toutefois un seul Etat qui n'admet pas que son territoire soit survolé. C'est le Vatican qui, à cause de sa situation spéciale et de l'extrême exigüité de son territoire rempli de palais et de musées, et parce que lui-même ne possède pas d'aéronefs, a interdit le survol. En effet cette interdiction est formellement spécifiée dans le traité de

Latran, signé à Rome le 11 février 1929 entre le Saint-Siège et l'Italie. Conformément aux termes de l'article 7 dudit traité il est interdit aux aéronefs de toute espèce de circuler au-dessus du territoire du Vatican.

La deuxième Conférence de Paris. — Une deuxième Conférence internationale s'est réunie en 1929 à Paris, où, à côté de 26 Etats signataires de la convention de 1919 17 autres Etats sont venus prendre part aux travaux de cette nouvelle conférence.

La principale modification porta sur l'article 34 qui, dans sa nouvelle forme fixe le nombre des membres qu'un Etat pourra envoyer à la C. I. N. A., à deux. Chaque Etat étant représenté par deux membres, toute inégalité disparaissait.

CONCLUSION

La question de la liberté des voies de communications et du transit est une de celles où apparaît nettement l'opposition du nationalisme et de l'internationalisme, de la souveraineté de l'Etat et de l'intérêt général de la société des Etats.

Si on veut bien tenir compte de la mentalité d'aujourd'hui que l'Etat, sans être négligé, doit être primé par la communauté des Etats, par les intérêts de tous, on explique facilement le grand souci que les Etats ont mis dans l'organisation de leur communication à partir du dernier quart du XIX^e siècle et, plus encore, dans les années qui ont suivi la guerre pour améliorer et faciliter les relations internationales.

Pour que ces relations puissent exister et se développer une condition devait s'accomplir. Cette condition essentielle est le *transport direct*, c'est-à-dire en ce qui concerne les voyageurs et leurs bagages, l'établissement de services avec billets directs; pour les marchandises l'emploi de la lettre de voiture unique, le transport étant dans les deux cas soumis aux mêmes obligations sur le parcours total. Quant aux marchandises, le système de transport direct fut réalisé pour presque tous les Etats européens par la convention de Berne (1890) avec les additions subséquentes. On a organisé, d'autre part, des services de trains convoyés

ou séries de trains se correspondant qui permettait l'acheminement direct, sans arrêt aux frontières, des denrées périssables expédiées à des longues distances¹.

Les services incontestables rendus par la convention de Berne sur le transport des marchandises avaient conduit à essayer un accord analogue pour les voyageurs et les bagages. Un projet de convention préparé par l'Office central de Berne fut communiqué aux gouvernements intéressés et très soigneusement étudié par eux. Des délégués allemands, autrichiens, hongrois, néerlandais, roumains, russes, suédois et suisses se réunirent par la suite en conférence à Berne en mai 1911. Leurs discussions aboutirent à un projet définitif (30 mai 1911) de convention sur le transport des voyageurs et des bagages, avec billet direct ou bulletin de bagages direct. Mais la vraie réglementation du transport des voyageurs ne fut pas réalisé qu'à la conférence de Barcelone (1921), qui posa les bases de la circulation moderne. Pour satisfaire aux vœux des conférences et appliquer ses principes, des conférences spéciales se sont à la suite réunies. Les conférences d'horaires ont assuré les correspondances aux frontières et l'institution des trains internationaux permettant aux voyageurs d'accomplir de très longs parcours sans jamais changer de voiture, sans être dérangés par les visites de douane, qui étaient faites dans les voitures mêmes, dans les meilleures conditions de rapidité et de commodité.

Là, où, en raison du peu d'importance des transports, il ne convenait pas de former des trains internationaux on avait recours à des voitures directes parcourant un trajet déterminé d'avance, passant d'un train à l'autre et per-

1. *La situation générale des transports en 1921*, S. D. N., Genève, 1922, Introduction, p. XIV.

mettant également aux voyageurs d'éviter les transbordements.

La création des billets internationaux combinés, de billets directs, de correspondances, même lorsqu'il y avait un trajet par eaux intermédiaire, complétait la série des facilités, de telle sorte que le mouvement international des voyageurs accuse une augmentation sensible¹.

Une autre question qui découle de la première et qui entravait les communications et retardait le transit c'était le problème de l'échange du matériel roulant. On sait que l'échange du matériel est la condition indispensable d'un service direct, c'est-à-dire fonctionnant aux yeux du public, malgré l'existence des différentes administrations, exactement comme si les transports étaient aux mains d'un seul exploitant². Ensuite le déchargement qu'il fallait opérer à chaque entrée du pays pour qu'il se répète à sa sortie afin que le matériel roulant reste dans l'intérieur du pays, retardait l'arrivée et nuisait aux marchandises qu'on transportait. A la suite de diverses conférences tenues avant guerre et spécialement à partir de 1890 (Conf. de Berne), l'échange du matériel roulant appartenant aux diverses administrations s'effectuait³.

Les considérations d'ordre stratégique et politique ont contribué beaucoup à l'établissement des trajets. Il importe que les points de la frontière qu'elle va traverser réponde

1. *Situation générale des transports en 1921*, S. D. N. 1922, Introduction, p. XIV.

2. *Id.*, p. XIII.

3. Pour que l'échange du matériel fût possible il fallait que tous les pays aient la même distance (le même écartement) entre les voies. Il a été établi à 1 m. 435. Seules l'Espagne et partiellement la Russie, maintiennent sur les grandes lignes le grand écartement qui est de 1 m. 54.

aux conceptions militaires touchant la défense du sol national et l'invasion du territoire étranger.

Essayant d'améliorer sans toutefois négliger les considérations ci-dessus mentionnées, les communications et le transit international, les gouvernements se sont faits représenter dans les conférences qui s'en sont occupé.

Les traits caractéristiques des conférences.

J'essaierai sous le présent sous-titre de rassembler les caractéristiques des conférences qui ont eu comme objet les communications internationales et le transit.

Les conférences générales des communications et du transit se réunissent tous les quatre ans¹. Elles peuvent être convoquées soit par le Conseil de la Société des Nations, soit sur demande de la moitié des Etats membres de la Société. Une conférence est composée des représentants de tous les Etats membres de la S. D. N.², les droits de vote sont exactement les mêmes qu'à l'Assemblée, savoir chaque Etat a droit à un seul vote.

De plus, à la majorité des deux tiers des voix, la conférence peut admettre dans son sein et avec droits égaux des représentants d'Etats non membres de la Société. Elle peut également admettre à siéger à titre consultatif des représentants d'Etats non membres de la Société ou des représentants d'organisations internationales intéressés à ses travaux comme par exemple : Commissions fluviales, Union internationale des administrations de chemin de fer, Chambre de commerce internationale, etc... Le Conseil de la Société peut nommer le président de la Conférence géné-

1. Article 4, titre II du *Statut de l'organisation des communications et du transit*, révisé par la III^e Conférence.

2. Cinquante quatre aujourd'hui.

rale. Au cas où le Conseil ne l'aurait pas désigné, la conférence le désigne elle-même¹. Sous cette réserve, la conférence générale une fois réunie est entièrement maîtresse de ses délibérations.

La conférence générale peut normalement adopter, soit des projets, des résolutions à soumettre au Conseil ou à l'Assemblée, soit des recommandations aux divers Etats, soit des conventions générales. Tous ces textes, pour être adoptés, doivent réunir une majorité des deux tiers.

En résumé la Conférence générale et la Commission consultative et technique ont une entière autonomie intérieure. Elles sont maîtresses de leur ordre du jour.

Le principe qui a dominé l'élaboration de toutes les conférences est sans doute le principe de l'égalité des conditions.

Ainsi si les marchandises traversent un Etat à destination d'un pays où elles feraient une concurrence désastreuse aux produits de cet Etat, celui-ci ne peut corriger ni par une interdiction, ni par des droits de transit, ni par des tarifs de transit spéciaux, les inégalités en résultant, au détriment de ses produits, fut-ce d'une politique de dumping pratiquée par l'Etat exportateur. Il y aurait là une certaine anomalie étant donné que l'Etat est obligé à se faire le complice des mesures dirigées contre ses intérêts nationaux. En réalité l'anomalie disparaît dès qu'on tient compte de l'esprit dans lequel ces conférences furent élaborées où le principe de l'égalité des conditions fut strictement observé.

Il résulte de toute la législation concernant ces communications que les délégués représentant des gouvernements

1. Article 5 reviré du *Statut d'organisation*.

se sont incontestablement rendu compte de l'importance des questions qu'ils avaient à débattre. Ils ont comme je viens de dire, sacrifié leurs intérêts nationaux, uniquement pour que l'esprit international et l'égalité soient satisfaits.

Ils ont proclamé formellement la liberté des communications et du transit. Ils l'ont proclamé même en cas de guerre, quoique, dans ce cas les transports internationaux deviennent de plus en plus rares. Au contraire, les transports ferroviaires à l'intérieur dépassent dans certaines régions de 50 à 100 % le mouvement du temps de paix.

Pourtant il y a un seul cas où le transit puisse ne pas être autorisé. C'est le cas où cette mesure fut dictée par la Société des Nations à la suite de la violation du Pacte, car le principal moyen de lutte de la Société des Nations est celui des sanctions économiques.

Tous les Etats membres doivent fermer les débouchés et par conséquent le transit au ou aux pays qui a ou ont violé le Pacte.

L'importance du transit et de la réglementation des communications, comme je l'ai montré dans la première partie de l'étude, a été saisie déjà par les hommes, quoique peu nombreux du ^{xvii}e siècle. Aujourd'hui son importance n'est plus discutée. Il y a eu des villages qui, sans qu'ils aient des ressources économiques sont devenus du jour où une ligne de transit les a traversés des centres où la population a augmenté et la prospérité s'est accrue. Lausanne, Lucerne et Zurich sont des exemples modernes.

Pour cette année, on a lancé une invitation aux gouvernements de participer à une conférence à Rome où seront discutées des questions ferroviaires. Tous les Etats euro-

péens ont répondu à l'invitation. Les débats commenceront le 30 octobre et prendront fin deux mois après. Les travaux de conférence auront comme principal objet l'élaboration d'un code international de transport sur les chemins de fer.

Vu,
le Doyen,
Edgard ALLIX.

Vu, bon à imprimer :
Le Président de Thèse,
L. LE FUR.

Vu et permis d'imprimer :
Le Recteur de l'Académie de Paris,
S. CHARLETY

ANNEXE

SORTIE		ENTRÉE	
(Indication du pays d'émission de la carte.)		N°.....	
N°.....	N°.....	CARTE DE TRANSIT	
Nom de famille :		Arrangement international conclu sous les auspices de la Société des Nations	
Prénom		à Genève, le..... 192	
(Indication du pays d'émission de la carte)	Sexe.....	Nom ne famille..... (Majuscule)	
Nationalité :		Prénom..... Sexe..... Age.....	
Billet N°.....		Nationalité	
Passeport N°.....		Pays d'origine.....	
Timbre de la Compagnie de Navigation		Pays d'immigration	
		Billet N°..... Passeport N°.....	
		A, le, 192.....	
		Signature de l'Agent de la Compagnie de Navigation	

VERSO

A détacher à l'entrée de..... (Indication du pays de transit)	A détacher à la sortie de..... (Indication du pays de transit)
par le contrôle des passeports à la frontière	par le contrôle des passeports à la frontière ou au port d'embarquement.
La présente carte doit être délivrée gratuitement.	

BIBLIOGRAPHIE

1. **Alvarez** (Alejandro). — *La conférence de Barcelone sur le transit et le nouveau droit international*. Séances et travaux de l'Académie des sciences morales et politiques. Compte rendu, t. 196, 1921, p. 130.
2. **Busila** (D. Const. prof.). — « Electrificarea drumurilor de fer în România », article publié dans le journal *Adevarul* du 14 septembre 1933, Bucarest.
3. **Brunet, Durant et de Fourcauld**. — *Les transports internationaux par voie ferrée*. Paris, 1927.
4. *Commission Internationale de Navigation aérienne*. Session extraordinaire de juin 1929. Paris, Imprimerie nationale.
5. **Clercq** (de). — *Recueil des traités de la France, 1888-90*, tome XVIII, p. 601 et suiv.
6. **Constantinoff** (Jean). — *Le droit aérien français et étranger* 1932.
7. **Dupuis** (Charles). — « La liberté des voies de communication, relations internationales ». *Recueil des cours de l'Académie de droit international de La Haye*, 1924, t. I, p. 192-439.
8. **Isabelle Etienne**. — « Le problème des communications et du transit », dans *La semaine sociale de France*, 1926, Le Havre.
9. **Loyau**. — *La convention de Berne*, 1911.
10. *Mélanges. Politique européenne*, 1920-1926.
11. **Pradier-Fodère**. — *Droit international public*, tome III, n° 2212-2217.

12. *Publications de la Société des Nations:*

a) Deuxième conférence générale de communication et de transit. Comptes rendus et textes relatifs à la convention et au statut sur le régime international des voies ferrées. Genève, 1924.

b) Organisation des communications et du transit, 1929.

c) Dix ans de coopération internationale, p. 289 et suiv.

d) Communications 1923 et 1927.

e) Conférence générale de communications, 1931.

f) La conférence de Barcelone. Liberté du transit, 1921.

g) Communications et transit. Genève, 1924.

13. **Reale Egidio**. — *Le régime des Passeports et la S. D. N.*, 1930.

14. **Sabate**. — *Etude juridique et critique de la convention de Berne du 14 oct. 1890*.

15. **Tornafol (F.)**. — *Thèse de droit*, 1912.

16. **Vallon (Maurice)**. — *Les Saints-Simoniens et le chemin de fer*. Thèse, Paris, 1908.

17. **Vallotton (James)**. — *La liberté des communications et du transit*. Payot, Lausanne, 1920.

18. **Vallotton (Paul)**. — *Le passeport*. Dissertation 1923, Catalogue 709.

19. **Visscher (de)**. — *Le droit international des communications*, 1924.

TABLE DES MATIÈRES

Première partie	i
Le Transit	1
Communications internationales jusqu'à la Conférence de Berne (1890).....	2
La Conférence de Berne	13
La Conférence de Barcelone	21
Le principe de la liberté du transit.....	31
Convention	34
La deuxième Conférence de transit	43
Liaison des lignes internationales	46
Emploi réciproque du matériel roulant et unité technique.....	51
Rapports entre le chemin de fer et ses usagers	52
Tarifs	53
La troisième conférence de transit	59
La quatrième conférence	62
Le transit de l'énergie électrique	64
Le projet de statut relatif au transport en transit de l'énergie électrique	70
Les Emigrants en transit	77
Le passeport	80
Au Moyen âge	81
Au xvi ^e siècle	81
La Révolution (1789)	82
Au xix ^e siècle	83
Tendance vers la suppression du passeport.....	83
Pendant la guerre.....	84
La Conférence de Paris de 1920	85
Suites données à la Conférence de Paris.....	88
La deuxième conférence de passeport tenue en 1926 à Genève....	89
Passeport Nansen	91
Transport aérien	93
Convention portant réglementation de la navigation aérienne....	94
Etablissement de routes aériennes, de zones interdites et d'interdiction de circulations	106
Les restrictions à la liberté d'atterrissage et de décollage en territoire étranger	107
L'insaisissabilité	109
La deuxième conférence de Paris.....	111
Conclusions	113
Les traits caractéristiques des conférences.....	116
Bibliographie	123

BORDEAUX. — IMPRIMERIE J. BIERE 18-20-22, rue du Peugue. 1933.
